KOLEJNY NR 26
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX — Warszawa, 14 czerwca 1937 r. — Nr 17.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

121.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 marca 1937 r. w sprawie instrukcji o klasyfikacji, szkoleniu i doskonaleniu pilotów tyrustycznych w 1937 r.

§ 1.

Zatwierdzam dołączoną do niniejszego zarządzenia „Instrukcję o klasyfikacji, szkoleniu i doskonaleniu pilotów turystycznych w 1937 r.", normującą w lotnictwie sportowo-turystycznym, subwencjonowanym z funduszów publicznych, sprawy klasyfikacji, szkolenia i doskonalenia pilotów turystycznych w 1937 r.

§ 2.

Równocześnie tracą moc obowiązującą instrukcje i zarządzenia z 1936 r., dotyczące spraw unormowanych we wspomnianej wyżej instrukcji.

Nr L-III/604/191/37.

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 marca 1937 r.

INSTRUKCJA

w sprawie klasyfikacji, szkolenia oraz doskonalenia pilotów turystycznych na 1937 r.

§ 1. Cel instrukcji.

Celem niniejszej instrukcji jest ustalenie zasad dotyczących doboru odpowiednich kandydatów do szkolenia w pilotażu podstawowym, subwencjonowanym z funduszów publicznych, oraz podniesienia poziomu wyszkolenia i doskonalenia w lataniu pilotów turystycznych w ramach postanowień rozporządzenia z dn. 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323).

I. Zasady klasyfikacji pilotów turystycznych.

§ 2. Podział pilotów turyst. na klasy.

W zależności od osiągniętego poziomu wyszkolenia i doskonalenia piloci turystyczni dzielą się na następujące klasy:

a) **IV klasa:** Kandydaci, na pilotów turystycznych, którzy ukończyli kurs pilotażu podstawowego,

b) **III klasa:** Piloci, którzy uzyskali urzędowe świadectwo pilota turysty I-go stopnia, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia z dnia 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323).

c) **II klasa:** Piloci turystyczni, którzy wykonali warunki ustalone dla osiągnięcia tytułu juniora,

d) **I klasa:** Piloci turystyczni, którzy wykonali warunki ustalone dla osiągnięcia tytułu seniora.

§ 3. Warunki dla poszczególnych klas pilotów.

(1) Zaliczanie do poszczególnych klas uzależnia się od spełnienia następujących warunków:

a) **dla klasy IV:** Ukończenie z pomyślnym wynikiem kursu pilotażu podstawowego według programu ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

b) **dla klasy III:** uzyskanie od Ministerstwa Komunikacji w ciągu roku, licząc od daty ukończenia kursu pilotażu podstawowego świadectwa pilota turysty I-go stopnia.

c) **dla klasy II:** Wylatanie w ciągu dwu lat, licząc od daty zaszeregowania do III klasy co najmniej 40 godzin lotów, bez wypadku z własnej winy.

d) **dla klasy I:**

1. Wylatanie w ciągu dwu lat, licząc od daty zaszeregowania do II klasy ca najmniej 40 godzin lotów bez wypadków z własnej winy.
2. Zaliczenie przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jednorazowego udziału w krajowych turystycznych zawodach lotniczych, lub wykonanie z pomyślnym wynikiem warunków lotniczych, zbliżonych do warunków zawodów, ustalonych przez ARP.
3. Ukończenie w danym czasokresie kursów doskonalenia, a mianowicie:
   Kursu pilotażu bez widoczności
   Kursu akrobacji lotniczej.

2) Ponadto dla klasy I i II wymagana jest dobra fachowa opinia Delegata Ministerstwa Komunikacji (Komendanta Ośrodka P. W. Lotn.).

§ 4. Świadectwa i legitymacje.

Piloci poszczególnych klas otrzymują następujące świadectwa i legitymacje:

a) IV klasa kandydaci na pilotów turystycznych:

Piloci tej klasy otrzymują legitymacje, uprawniające do wykonania lotów ćwiczebnych w obrębie lotniska (w promieniu 10 kilometrów), wydane przez władze Aeroklubu Regionalnego na podstawie fachowej opinii Delegata Ministerstwa Komunikacji (Komendanta Ośrodka P. W. Lotn.).

b) III klasa — piloci ze świadectwem pilota turysty I stopnia.

— Piloci tej klasy, posiadający świadectwo pilota turysty I stopnia, wydane przez Mi-

nisterstwo Komunikacji, nie mogą brać udziału w lotniczych zawodach turystycznych.

c) II klasa — piloci juniorzy:

— Piloci tej klasy, oprócz urzędowego świadectwa pilota turysty I stopnia, posiadają specjalną legitymację pilota II klasy wydaną przez Aeroklub Rzeczypospolitej na wniosek aeroklubu regionalnego i na podstawie fachowej opinii Delegata Ministerstwa Komunikacji (Komendanta Ośrodka P. W. Lotn.). Piloci tej klasy będą dopuszczani do udziału w krajowych lotniczych zawodach turystycznych.

d) I klasa — piloci seniorzy:

— Piloci tej klasy oprócz świadectwa pilota turysety I stopnia posiadają specjalną międzynarodową legitymację pilota, wydawaną przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.). Piloci tej klasy będą dopuszczani do udziału w lotniczych zawodach turystycznych, zarówno krajowych jak i zagranicznych.

§ 5. Warunki do otrzymania legitymacji I kl. przez pil. zawod. oraz wojsk. pil. rezerwy i w st. spoczynku.

Wojskowi piloci zawodowi i piloci zawodowi cywilni uprawiający czynnie zawód pilota, posiadający na to zaświadczenie właściwych władz przełożonych, oraz wojskowi piloci rezerwy i w stanie spoczynku utrzymujący się w stałym treningu, posiadający na to zaświadczenie właściwego komendanta ośrodka p. w. lotn. mogą otrzymać odznakę i legitymację F. A. I. na prośbę skierowaną do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w drodze przez właściwy aeroklub regionalny pod warunkiem, że:
- — posiadają urzędowe świadectwo pilota turysty I-go stopnia,
- — posiadają członkowstwo A.R.P. względnie aeroklubu regionalnego.

§ 6. Okres przejściowy.

W okresie przejściowym, w wypkach zasługujących na uwzględnienie, będą dopuszczalne odchylenia od wyżej podanych zasad, na podstawie umotywowanego wniosku władz aeroklubu regionalnego, zaopiniowanego przez Delegata Ministerstwa Komunikacji (Komendant Ośrodka P. W. Lotn.), przedstawionego do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w drodze przez Aeroklub R. P.

II. Zasady Szkolenia kandydatów na pilotów turystycznych.

§ 7. Podział kandydatów na grupy.

Zależnie od przydatności kandydata do celów lotnictwa, kandydaci do szkolenia w pilotażu dzielą się na następujące grupy:

a) **I grupa:** osoby pełnoletnie, nabywcy samolotów produkcji krajowej, zakwalifikowani przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa co najmniej „zdolny jako pilot turystyczny" i posiadający odpowiednie uzdolnienia do nauki pilotażu.

b) **II grupa:** osoby pełnoletnie cywilne, do lat 26, posiadające kwalifikacje Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa co najmniej „zdalny jako pilot niezawodowy".

c) **III grupa:** osoby pełnolenie do lat 40, posiadające kwalifikacje „Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa", co najmniej „zdolny jako pilot turystyczny".

§ 8. Warunki ogólne wymagane od kandydatów na pil. turystycznych.

(1) Osoby zamierzające się szkolić w pilotażu podstawowym winny odpowiadać warunkom:

a) Narodowość polska,

b) Kandydaci bez cenzusu winni posiadać jako minimum 7 oddziałów szkoły powszechnej, przy równych kwalifikacjach, kandydaci z ukończoną szkołą techniczną oraz kandydaci z cenzusem posiadają pierwszeństwo.

c) Ukończenie z wynikiem pomyślnym kursu teoretycznego przy aeroklubie.

d) Przedstawienie świadectwa moralności.

e) Posiadanie członkowstwa LOPP. i aeroklubu regionalnego.

f) Uiszczanie opłaty za wyszkolenie w myśl § 9.

(2) Ponadto kandydaci II grupy powinni zadośćuczynić specjalnym warunkom ustalonym przez Ministerstwo Komunikacji w osobnym zarządzeniu.

§ 9. Opłaty za wyszkolenie.

(1) Szkolenie w pilotażu podstawowym przeprowadza się za opłatą na rzecz Ministerstwa Komunikacji. Wysokość opłaty uzależniona jest od grupy, do której kandydat został zaszeregowany, zgodnie z postanowieniem **§ 7** oraz w grupach II i III, od posiadania wyszkolenia szybowcowego stopni III i IV o zakresie ustalonym przez Ministerstwo Komunikacji w Instrukcji Szkolenia w Szybownictwie, dołączonej do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Nr L. III/604/49/37 z dnia 9 marca 1937 r.

(2) Tabela opłat za wyszkolenie jest następująca:

1) I grupa . . . . . bezpłatnie

2) II grupa:

a) ze świadectwem szybowc. stopnia IV 100 zł

b) ze świadectwem szybowc. stopnia III 300 „

c) bez świadectwa szybowc. stopnia III 900 „

3) III grupa:

a) ze świadectwem szybowc. stopnia IV 500 zł
b) ze świadectwem szybowc. stopnia III 1000 „
c) bez świadectwa szybowc. stopnia III 2000 „

(3) Wobec możliwości szkolenia, ze względów budżetowych ograniczonej ilości kandydatów pierwszeństwo przy wyborze posiadać będą nabywcy samolotów, następnie kandydaci grupy II ze świadectwem stopnia IV, III i w miarę wolnych miejsc pozostali kandydaci.

§ 10. Składanie podań.

Kandydaci składają podania wraz z wymaganymi dokumentami do aeroklubu regionalnego. Władze aeroklubu przesyłają podania z opinią własną i Delegata Ministerstwa Komunikacji do Departamentu Lotnictwa Cywilnego przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. Wybrani kandydaci zostaną powołani do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa na badania. Przejazd kandydatów na badania odbywa się na koszt własny kandydata lub aeroklubu.

III. Doskonalenie (trening) pilotów turystycznych.

§ 11. Zasady subwencjonowania.

Ze względów budżetowych, które nie pozwalają na zwiększenie ustalonej planem eksploatacji sprzętu, ilości godzin pracy silników stanowiących własność Ministerstwa Komunikacji, przy ustalaniu norm subwencjonowania lotów przyjęto jako zasadę, że należy pomocy tej udzielać w pierwszym rzędzie:

a) pilotom turystycznym, którzy mogliby w razie potrzeby być powołani do spełnienia specjalnych zadań, a którzy nie mają poza ośrodkami treningowymi przy aeroklubach, innych możliwości lotów i stałego doskonalenia się w pilotażu.
b) i dopiero w miarę możliwości budżetowych udostępnić wykonywanie lotów wszystkim innym pilotom turystycznym, stawiając przy tym na plan pierwszy kwestię utrzymywania pilotów we właściwym treningu, zaś na plan drugi sprawę sportu i turystyki.

§ 12. Podział pilotów turystycznych.

(1) Kierując się powyższymi zasadami, oraz w trosce o celowe i racjonalne wykorzystanie przeznaczonych na trening funduszów, Ministerstwo Komunikacji ustala normy subwencjonowania w zależności od grupy, do której pilot został zaszeregowany według zasad, jak następuje:

a) Grupa A. — piloci turystyczni, właściciele samolotów produkcji krajowej,
b) Grupa B. — piloci turystyczni, osoby cywilne z wyjątkiem pilotów rezerwy w wieku do lat 40. posiadający kwalifikację I. B. L. L. co najmniej „zdolny jako pilot niezawodowy",
c) Grupa C. — wszyscy inni piloci, nie będący zarobkującymi pilotami zawodowomi.

(2) Ponadto normy godzin lotów dla pilotów turystycznych grupy B i C są różne w zależności od zaszeregowania do właściwej klasy w myśl § 2 i 3.

(3) — Normy subwencjonowania godzin lotów przez Ministerstwo Komunikacji są dwu rodzajów:

a) godziny lotów całkowicie subwencjonowane przez Ministerstwo Komunikacji, t. zw. „bezpłatne",
b) godziny lotów za częściowym zwrotem kosztów przez pilotów względnie przez aerokluby z funduszów własnych, t. zw „za opłatą" (zwrot kosztów za materiały pędne).

(4) Loty wykonywane na samolotach stanowiących wraz z silnikiem własność aeroklubu nie podlegają ograniczeniom przy warunku pokrywania przez pilotów względnie przez aerokluby kosztów lotu.

§ 13. Normy godzin lotów dla pilotów zaszeregowanych do grup A, B i C.

Normy godzin lotów dla pilotów turystycznych zaliczonych do grupy A, B i C przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie		Ilość godzin		Uwagi
Grupa	Klasa	Bezpł.	Za opłatą	
A	IV — I	50	20*)	*) przy użyciu własnych silników bez ograniczeń
B	IV i III	25	20	
	II i I	20	30	
C	IV	20	20	
	III, II i I	12	20	

§ 14. Normy godzin lotów dla zarobkujących pilotów zawodowych.

Osoby, które są zarobkującymi pilotami zawodowymi mogą wykonywać loty na samolotach stanowiących własność aeroklubów za opłatą na warunkach ustalonych przez aerokluby. Z uwagi na plan eksploatacji silników, stanowiących własność Ministerstwa Komunikacji, ilość godzin lotów wykonywanych przez tych pilotów nie może przekraczać 20 godzin rocznie.

§ 15. Ważność norm godzin lotów.

(1) Ustalone normy godzin lotów są indywidualne i nie mogą być przenoszone z jednego pilota na drugiego.

(2) Normy godzin lotów dla pilotów posiadających urzędowe świadectwa pilota turysty I stopnia będą przydzielane tylko pod warunkiem ważności świadectwa.

(3) Normy godzin lotów dla grupy A ważne są tylko pod warunkiem osobistego latania

przez właściciela samolotu i tylko dla celów treningu w lataniu oraz dla lotów sportowo-turystycznych.

§ 16. Materiały pędne dla aeroklubów jako właścicieli samolotów.

Z uwagi na to, że kontyngenty godzin lotów przydzielane są pilotom indywidualnie oraz ze względu na ograniczone możliwości budżetowe, Ministerstwo Komunikacji nie będzie przydzielać aeroklubom materiałów pędnych z tytułu posiadania własnych samolotów.

§ 17. Pozbawienie prawa korzystania z subwencyj

Pozbawieniu prawa korzystania z subwencyj podlegać będą na zarządzenie Ministerstwa Komunikacji lub na wniosek Delegata Ministerstwa Komunikacji (Komendanta Ośrodka P. W. Lotn.) przedstawionego do Departamentu Lotnictwa Cywilnego:

a) piloci turystyczni, wszystkich klas wykraczający samowolnie przeciw obowiązującym przepisom,
b) piloci IV klasy, którzy w ciągu roku od dnia ukończenia kursu pilotażu podstawowego nie uzyskali urzędowego świadectwa pilota turysty I stopnia,
c) piloci III klasy, którzy w ciągu dwu lat od dnia uzyskania urzędowego świadectwa pilota turysty I stopnia nie uzyskali tytułu juniora,
d) piloci II klasy, którzy w ciągu dwu lat od dnia uzyskania tytułu juniora nie uzyskali tytułu seniora.

122.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1937 r. w sprawie instrukcji szkolenia w szybownictwie.

W związku ze znacznym rozwojem szybownictwa został opracowany przez Ministerstwo Komunikacji projekt rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym, który po uzgodnieniu z zainteresowanymi Ministerstwami zostanie ogłoszony w Dzienniku Ustaw R. P.

Według postanowień § 10 ust. (2) wymienionego projektu rozporządzenia, szkolenie w pilotażu szybowcowym może odbywać się tylko na mocy zezwolenia Ministerstwa Komunikacji i na warunkach oraz według programów zatwierdzonych przez to Ministerstwo.

Ponieważ ze względów formalnych i technicznych ogłoszenie wspomnianego wyżej rozporządzenia może ulec zwłoce, a ze względu na zbliżający się sezon szkolenia szybowcowego ogłoszenie warunków i programów szkolenia staje się sprawą pilną, niniejszym zatwierdzam dołączoną Instrukcję Szkolenia w Szybownictwie, obowiązującą na rok 1937.

Równocześnie tracą moc obowiązującą:
a) części A, B i C okólnika Nr L-I/107/7 z dnia 10 lipca 1934 r. w sprawie instrukcji szybowcowej (Dz. Urz. M. K. Nr 24, poz. 134),
b) wszystkie postanowienia wymienione pod lit. a) instrukcji, dotyczące szkolenia szybowcowego.

Nr L.-III/604a/49/37.

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1937 r.

INSTRUKCJA SZKOLENIA W SZYBOWNICTWIE.

I. Zasady szkolenia szybowcowego.

§ 1. Podział wyszkolenia.

Wyszkolenie w pilotażu szybowcowym dzieli się na:
a) wyszkolenie podstawowe pilota szybowcowego,
b) wyszkolenie instruktora szybowcowego.

§ 2. Wyszkolenie podstawowe pilota.

Wyszkolenie podstawowe dzieli się na 4 stopnie szkolenia i odbywa się według dołączonego ramowego programu wyszkolenia w pilotażu szybowcowym, a każdy stopień obejmuje część teoretyczną i część praktyczną wyszkolenia.

§ 3. Wyszkolenie instruktora.

Wyszkolenie instruktora obejmuje:
a) wyszkolenie stopnia IV,
b) praktykę warsztatową,
c) kurs instruktorski,
d) praktykę instruktorską.

§ 4. Ośrodki i szkoły szybowcowe.

(1) 1. Szkolenie odbywa się na szybowiskach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji w:
a) ośrodkach szkolnych szybownictwa,
b) szkołach szybowcowych niższych i wyższych.

2. Ośrodkami szkolnymi są ośrodki upoważnione do szkolenia tylko w stopniu I.
Niższymi szkołami szybowcowymi są ośrodki upoważnione do szkolenia do stopnia II.
Wyższymi szkołami szybowcowymi są ośrodki upoważnione do szkolenia do stopnia III lub IV.

3. Szkolnenie w szkołach szybowcowych niższych i wyższych prowadzone jest pod kierownictwem szefa instruktora. W ośrodkach szkolnych szybowcowych pod kierownictwem instruktora (podział instruktorów podaje § 13).

(2) Zaliczenie istniejących ośrodków szkolnych do kategorii i szkół szybowcowych, według powyższego podziału, zostanie przeprowadzone przez Ministerstwo Komunikacji na mocy osobnego zarządzenia. Zakładanie nowych szkół może się odbywać tylko za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 5. Świadectwa pilotów i instruktorów szybowcowych.

(1) Po ukończeniu właściwego stopnia wyszkolenia, absolwenci mogą uzyskiwać odpowiednie świadectwa pilotów szybowcowych w zależności od wykonania warunków wymaganych w niniejszej instrukcji.

(2) Wymienione świadectwa wydawane są przez kierownictwo ośrodka szkolnego szybowcowego, lub kierownictwo szkoły szybowcowej, w której abslwent został wyszkolony.

(3) Instruktorom szybowcowym wydaje świadectwa Ministerstwo Komunikacji według podkategoryj wymnienionych w § 13 instrukcji.

§ 6. Odnawianie świadectw.

(1) Świadectwa pilotów i instruktorów szybowcowych tracą swą ważność w razie nielatania w ciągu dwu następujących po sobie lat.

(2) Świadectwa pilota szybowcowego mogą być odnawiane po przeegzaminowaniu kandydata przez kierownictwo ośrodka szkolnego lub szkoły, co do posiadania praktycznych umiejętności w zakresie odnośnego stopnia wyszkolenia.

(3) Dla odnowienia świadectw instruktorów wszystkich podkategoryj wymienionych w § 13 wymagane jest wykazanie się półtoramiesięczną praktyką instruktorską odbytą w ciągu dwu ostatnich lat oraz wykonanie w charakterze pilota szybowcowego conajmniej po 10 lotów na typach szkolnych ślizgowych, żaglowych oraz wyczynowych.

§ 7. Warunki ogólne wymagane od kandydatów do szkolenia podstawowego.

(1) Osoby zamierzające się szkolić w pilotażu szybowcowym powinny odpowiadać następującym warunkom:

a) obywatelstwo polskie,

b) wiek conajmniej ukończonych 16 lat, przy czym niepełnoletni powinni przedstawić pisemne pozwolenie ojca lub opiekuna,

c) świadectwo lekarskie, stwierdzające odpowiednie warunki zdrowotne do szkolenia w pilotażu szybowcowym, wydane zgodnie z przepisami zatwierdzonymi przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

(2) Do szkolenia w pilotażu szybowcowym mogą być przyjmowane w zasadzie tylko osoby posiadające jako minimum ukończonych 7 oddziałów szkoły powszechnej. W wypadkach zasługujących na uwzględnienie, kierownik szkoły szybowcowej może czynić odstępstwa od tej zasady w stosunku do kandydatów posiadających dostateczny rozwój umysłowy, oraz odpowiedni stopień inteligencji.

(3) Obywatele państw obcych mogą być szkoleni tylko na podstawie zezwolenia Ministra Komunikacji udzielonego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych. Celem uzyskania zezwolenia, osoby zainteresowane muszą składać podania do Ministerstwa Komunikacji przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym wymagane jest, aby podania te były nadsyłane przez Aeroklub Narodowy (Aer. CN) państwa, którego obywatelstwo posiada kandydat.

Podania powinny być nadsyłane do Ministerstwa Komunikacji conajmniej na 3 miesiące przed terminem zamierzonego rozpoczęcia szkolenia. Obywatele państw obcych, narodowości polskiej mogą nadsyłać podania z zachowaniem wyżej wspomnianego terminu do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, w drodze przez polską placówkę konsularną w państwie przynależności petenta.

II. Wyszkolenie podstawowe pilota szybowcowego.

§ 8. Stopień I wyszkolenia — szkolenie wstępne.

(1) Zadaniem szkolenia w stopniu I jest wybór uczni nadających się do dalszego szkolenia. Szkolenie to dzieli się na:

1. Część teoretyczną, która obejmuje elementarne zasady mechaniki lotu z opisem pierwszego typu szybowca szkolnego.

2. Część praktyczną, która obejmuje:

a) ćwieczenia na szubienicy,

b) loty na pierwszym typie szkolnym.

(2) Ukończenie szkolenia w stopniu I uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii A pod warunkiem wykonania: lotu ślizgowego w linii prostej z utrzymaniem kierunku, trwającego conajmniej 30 sekund z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Lot może być wykonany przy starcie z liny gumowej, za samochodem lub z innego przyrządu ciągnącego zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 9. Stopień II wyszkolenia — przygotowanie do żaglowania.

(1) Zadaniem szkolenia w stopniu II jest opanowanie przez ucznia poprawnych zwrotów na szybowcach szkolnych oraz wyeliminowanie uczniów nieopanowujących wrażeń wysokości i skrętów.

Szkolenie to dzieli się na:

1. Część teoretyczną, która obejmuje:

a) aerodynamikę zbocza i zarys meteorologii szybowcowej,

b) przepisy obsługi szybowców i ruchu szybowców na startach,

c) higienę lotniczą.

2. Część praktyczną, która obejmuje:

a) loty na szybowcach pierwszego i drugiego typu szkolnego,

b) ćwiczenia montażowe szybowców.

(2) Ukończenie szkolenia w stopniu II uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii B pod warunkiem wykonania:

Lotu ślizgowego w kształcie lit. „S" (dwa skręty po 180°), trwającego conajmniej jedną minutę z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Lot może być wykonany przy starcie z liny gumowej za samochodem lub z innego przyrządu ciągnącego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji. Przed przystąpieniem do wykonania tego warunku, kandydat powinien się wykazać odbyciem minimum dwóch lotów po 45 sekund.

§ 10. Stopień III wyszkolenia — szkoła żaglowania.

(1) Zadaniem szkolenia w stopniu III jest wyrobienie podświadomych ruchów sterowania przez loty żaglowe w warunkach zboczowych i termicznych. Szkolenie to dzieli się na:

1. Część teoretyczną, która obejmuje:

a) Meteorologię szybowcową,

b) warsztatową technologię szybowców,

c) opis działania szybowcowych przyrządów pokładowych,

d) higienę lotniczą.

Część praktyczną, która obejmuje:

straty na drugim i trzecim typie szybowca szkolnego.

(2) Ukończenie szkolenia w stopniu III uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii C, pod warunkiem wykonania w obecności Komisarza sportowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej:

Lotu trwającego 5 minut ponad miejscem startu lub też 5-cio minutowego lotu bez utraty wysokości przy starcie z dźwigarki na szybowiskach w terenie płaskim. W drugim wypadku lot musi być skontrolowany za pomocą cechowanego barografu.

§ 11. Stopień IV wyszkolenia — pełne wyszkolenie szybowcowe.

(1) Szkolenie w stopniu IV obejmuje naukę latania na szybowcach rasowych w szczególności na szybowcach szybkich z wykonaniem ustalonych w programie minimalnych wyczynów. Szkolenie w lotach wleczonych z wykonaniem podstawowych figur akrobacyjnych oraz szkolenie w lataniu na przyrządach. Szkolenie to dzieli się na:

1. Część teoretyczną, która obejmuje:

a) Konserwację i kontrolę szybowców,

b) mechanikę lotów wleczonych,

c) aeronawigację,

d) prawo lotnicze,

e) działanie i obsługę spadochronów.

2. Część praktyczną, która obejmuje:

a) Loty zboczowe na szybowcach treningowych i wyczynowych,

b) próby lotów na maksymalny czas,

c) trening techniki latania w termice słonecznej i cumulusowej,

d) próby przelotów w termice słonecznej i cumulusowej,

e) loty treningowe na holu z wykonaniem ustalonych programem podstawowych figur,

f) próby lotów na wysokość na przyrządy.

(2) Ukończenie wyszkolenia w stopniu IV uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii D, pod warunkiem wykonania:

a) lotu na wysokość minimum 1000 metrów ponad miejsce startu lub wysokość odczepienia się,

b) lotu żaglowego na czas, trwającego ponad 5 godzin z lądowaniem na miejsce startu,

c) przelotu w linii prostej ponad 50 km od miejsca startu. Przelot może być wykonany łącznie z warunkiem lotu na wysokość.

Powyższe warunki mogą być wykonywane przy starcie z liny gumowej, za samochodem, samolotem lub z innego przyrządu ciągnącego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji. Wykonanie warunków winno się odbywać w obecności komisarza sportowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i potwierdzone przez wymienionego. Przy wykonywaniu warunku wysokości powinien się znajdować na szybowcu cechowany barograf. W wypadku niedziałania barografu, wykonaie warunku wysokości nie zostanie uznane.

W wypadku, gdy start odbył się w locie ciągnionym za samochodem, samolotem lub z innego przyrządu ciągnącego, stwierdzenie warunku uzyskania wysokości, oblicza się od najniższego punktu osiągniętego w wolnym locie, po odczepieniu się od liny ciągnącej.

(3) Piloci szybowcowi podkategorii C i D poniżej lat 19 oraz piloci szybowcowi podkategorii A i B bez względu na wiek, mogą wykonywać loty tylko pod nadzorem instruktora.

III. Wyszkolenie instruktora.

§ 12. Instruktorzy pilotażu szybowcowego.

(1) Piloci szybowcowi posiadający odpowiednie kwalifikacje, mogą się ubiegać o uzyskanie prawa szkolenia w lotach szybowcowych.

(2) Piloci szybowcowi posiadający świadectwa upoważniające do prowadzenia szkolenia, nazywają się instruktorami pilotażu szybowcowego.

(3) Świadectwo instruktora upoważnia do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego w takim zakresie, na jaki zostało wystawione.

§ 13. Podział instruktorów.

(1) W zależności od uzyskanego wyszkolenia instruktorzy szybowcowi otrzymują odpowiednie świadectwa i dzielą się na następujące podkategorie:
a) szef instruktor,
b) instruktor,
c) pomocnik instruktora.

(2) Szef instruktor uprawniony jest do prowadzenia szkolenia w szkole szybowcowej, we wszystkich rodzajach lotów szybowcowych, ujętych w załączonym ramowym programie wyszkolenia. Instruktor uprawniony jest do szkolenia grupy uczni w rodzajach lotów szybowcowych określonych w świadectwie instruktora.

Pomocnik instruktora uprawniony jest do prowadzenia szkolenia tylko pod kierownictwem instruktora.

(3) Uprawnienia instruktorów do prowadzenia szkolenia specjalnego, np za wyciągarką, samochodem, na motoszybowcach itp. będą wydawane przez Ministerstwo Komunikacji po przejściu przez instruktora właściwego kursu specjalnego. Uprawnienia muszą być zaznaczone w świadectwie.

§ 14. Warunki jakim winni odpowiadać kandydaci na instruktorów.

Kandydaci na instruktorów wini odpowiadać następującym warunkom:
a) obywatelstwo polskie,
b) wiek — ukończonych 21 lat życia,
c) wykształcenie wymagane dla szefa instruktora — matura, dla instruktora i pomocnika instruktora — conajmniej 7 oddziałów szkoły powszechnej,
d) świadectwo moralności,
e) świadectwo lekarskie, stwierdzające odpowiednie warunki zdrowotne wydane zgodnie z przepisami zatwierdzonymi przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

§ 15. Warunki do uzyskania świadectwa instruktora.

(1) Do uzyskania świadectwa pomocnika instruktora szybowcowego wymagane są następujące warunki:
a) ukończenie IV stopnia wyszkolenia szybowcowego — za wyjątkiem punktów e), f) części praktycznej § 11,
b) ukończenie jednomiesięcznej praktyki warsztatowej,
c) ukończenie kursu instruktorskiego zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Dla uzyskania świadectwa instruktora, wymaganym jest ukończenie pełnego wyszkolenia IV stopnia oraz odbycie conajmniej 2 miesięcznej praktyki instruktorskiej w szkole szybowcowej w charakterze pomocnika instruktora.

(3) Dla uzyskania świadectwa szefa instruktora, wymaganym jest, oprócz ukończenia pełnego wyszkolenia IV stopnia, odbycia conajmniej 6 miesięcznej praktyki w szkole szybowcowej w charakterze instruktora.

(4) Uznaną będzie tylko praktyka instruktorska, oraz kurs instruktorski odbyte w szkołach wskazanych prze Ministerstwo Komunikacji.

(5) Praktyka warsztatowa zaliczana do wykonania tego warunku może być odbyta tylko w warsztacie szybowcowym, który posiada następujące działy:
a) warsztat stolarski wykonywujący generalne remonty wszystkich szybowców,
b) mechaniczny dział obróbki metali i ślusarnię wykonywującą okucia szybowców z wyjątkiem gryzowanych,
c) spawalnie,
d) tapicernię,
e) montownię szybowców.

§ 16. Zaszeregowanie instruktorów dotychczasowych.

Warunki zaszeregowania instruktorów dotychczasowych do podkategorii ustalonych w § 13 unormowane zostaną przez Ministerstwo Komunikacji w osobnych zarządzeniach.

Załącznik do Instrukcji szkolenia w szybownictwie.

RAMOWY PROGRAM WYSZKOLENIA W PILOTAŻU SZYBOWCOWYM.

Wyszkolenie podstawowe w pilotażu szybowcowym podzielone jest na cztery stopnie, a każdy stopień obejmuje część teoretyczną i część praktyczną szkolenia.

Stopień I-szy — wyszkolenie wstępne.

Zadaniem szkolenia w tym stopniu jest wybór uczniów nadających się do dalszego szkolenia.

Czas trwania szkolenia w tym stopniu od 5 do 8 dni.

1. Część teoretyczna.

Elementarne zasady mechaniki lotu i opis szybowca pierwszego typu szkolnego 4 godz. Zakres:
— Zjawisko opływania.
— Powstanie siły nośnej (kąt natarcia).
— Działanie sterów.
— Równowaga i stateczność.
— Części składowe szybowca.
— Znaczenie kesonu i dźwigarów pokrycia.
— Części metalowe, smarowanie, luzy itp.
— Linki, naciąg linek, sposoby łączenia.
— Obsługa szybowca na starcie i w czasie transportów.

2. Część praktyczna.

a) Zakres ćwiczeń na szubienicy:
- — Ustalenie prawidłowej postawy ucznia.
- — Patrzenie na odpowiedniej odległości.
- — Trzymanie i prowadzenie drążka sterowego.
- — Zachowanie prawidłowej postawy przy wychyleniach szybowca z położenia równowagi.
- — Równowaga poprzeczna . 3—5 lekcyj
- — Zachowanie kierunku . . 2—3 „
- — Równowaga podłużna . . 2—3 „
- — Łączenie lotki z nogą . . 3—5 „
- — Łączenie wszystkich sterów 5 „

Razem od 15 do 21 lekcyj.

Czas trwania lekcji 10—15 minut, średnio 3 godziny na ucznia w czasie nie mniejszym niż dwa dni szkolenia dla całej grupy uczni.

Uwaga: Lekcje winny się odbywać w warunkach jak najbardziej zbliżonych do warunków lotów:
- — wiatr równy i dostatecznie silny do naturalnego działania sterów,
- — ustawienie szubienicy na wzgórzu przed silnym nachyleniem terenu.

b) Skoki i loty.

Pierwsze skoki, zakres szkolenia:
- — uświadomienie równowagi szybowca w locie i zapoznanie z wrażeniem lotu,
- — ilość pierwszych skoków . . 5 — 8
- — wysokość lotu nad terenem . do 0,5 m.

Skoki i loty, zakres działania:
- — wyczucie właściwej szybkości, próby poprawnego przeprowadzenia elementów lotu, jak utrzymanie kierunku i jego małe zmiany,
- — czas lotu . . . . 10—45 sek.

Szkolenie odbywa się w 6—10 lekcjach (4—5 godzin), podczas których uczeń winien wykonać po 3—5 lotów. Czas szkolenia 3—5 dni. Lotów na pierwszym typie szkolnym nie więcej jak 30.

Uwaga: W czasie szkolenia:
- — wiatr czołowy lub lekko boczny do 5 m/sek,
- — start na terenie równym, lekko pochyłym o kącie zbliżonym do kąta planowania szybowca,
- — lądowanie na łagodnym przeciwstoku.

Stopień II-gi. — Przygotowanie do żaglowania.

Zadaniem szkolenia na tym stopniu jest opanwaie przez ucznia poprawnych zwrotów na szybowcu I i II typu szkolnego, wyeliminowanie uczniów nieopanowujących wrażenia wysokości i skrętów, teoretyczne zapoznanie z aerodynamiką zbocza i budową szybowców szkolnych. Czas trwania szkolenia 8—14 dni.

1. Część teoretyczna.

Aerodynamika zbocza i zarys meteorologii szybowcowej . . . . . . 5 godz.
- — opływanie grzbietu górskiego regularnego,
- — powierzchnia największych wznoszeń wzdłuż zbocza,
- — warstwa powierzchniowa i jej zależność od powierzchni i przekroju grzbietu,
- — dysze w terenie,
- — opływanie kopy.

Przepisy obsługi szybowców i ruchu na startach . . . . 2 godz.
- — kontrola szybowców przed lotem (działanie sterów, zabezpieczenie),
- — transport na start,
- — zabezpieczenie przed uszkodzeniem przez wiatr,
- — hangarowanie.

Hygiena lotnicza:
- — odżywianie, narkotyki,
- — wypoczynek,
- — hygiena życia codziennego pilota.

2. Część praktyczna.

Pierwszy typ szybowca szkolnego 30—60 lotów.

Zakres ćwiczeń:
- — oswojenie z wrażeniem wysokości
- — loty proste lub z lekkim skrętem 2—4 godz

Nauka skrętów:
- — start z bocznym wiatrem i skręt 90° do lądowania pod wiatr . . . . 3— 6 lotów
- — skręty w literę „S" do 180° 7—10 „
- — zadania na wykonanie skrętów w oznaczonych miejscach z wymanewrowaniem do lądowania . . . . . 8—10 „

Szkolenie odbywa się w 8—10 lekcjach, podczas których uczeń winien wykonać po 2—3 lotów w sumie około 30 lotów. W wypadku szkolenia powolnego np. uczniów mniej zdolnych maksymalna ilość lotów nie powinna przekroczyć dwukrotnej ilości podanych tj. 60 lotów.

Uwaga: W czasie szkolenia:
- — wiatr bez porywów szybkości do 8 m/sek.
- — wysokość lotu nad terenem ponad 20 m.

Ćwiczenia w montażu szybowców 6 godzin.

Drugi typ szybowca szkolnego 10 — 20 lotów.

Zakres ćwiczeń:
- — poznanie drugiego typu szybowca szkolnego (szybkość i skręty) . . . . . . 1—2 lotów
- — skręty 180°, 360°, krążenie (1—3 okrążeń) . . . . . 2—4 „
- — wymanewrowanie do lądowania ósemkami . . . . 3—4 „
- — lądowanie na zwiększonej szybkości z wiatrem . . . 2—3 „
- — przygotowawcze ćwiczenia do żaglowania zboczowego (2 skręty w odstępach conajmniej 150 mtr. wykonane przy zboczu i obserwacja startu . . . . 2 „

Szkolenie odbywa się w 4—6 lekcjach 10—15 lotów, celem zmniejszenia ilości lotów pożądanym jest łączenie dla zdolnych uczniów zadań np. lądowanie na zwiększonej szybkości z krążeniem lub ósemkami.

Uwaga: W czasie szkolenia:
— warunki atmosferyczne przy pierwszych lotach możliwie spokojne,
— przy dalszych — zbliżone do warunków lotu żaglowego.

Stopień III. — Szkoła żaglowania.

Zadaniem wyszkolenia na stopniu trzecim jest wyrobienie podświadomych ruchów sterowania przez dłużej trwające loty żaglowe na II i III typie szkolnym w warunkach zboczowych i termicznych, zapoznanie się z meteorologią szybowcową, warsztatową technologią materiałów do budowy szybowców i działaniem przyrządów pokładowych. Czas trwania wyszkolenia na tym stopniu 5—12 dni lotnych. Czas ogólny lotów 6—14 godzin.

1. Część teoretyczna.

Meteorologia szybowca . . . . . . 4 godz.
— ogólny ruch powietrza na kuli ziemskiej (teoria ruchu mas), mapy i znaki synoptyczne,
— rodziny cyklonów,
— przekroje frontów,
— warunki szybowcowe w pobliżu frontów,
— wyże i towarzyszące im zjawiska związane z warunkami szybowcowymi,
— adiabaty Stüwego — metoda pomiaru i jej wykorzystanie dla latania,
— termika słoneczna i cumulusowa,
— termika słoneczna odwrócona,
— formy chmurowe określające warunki szybowcowe,
— jesienna termika wielkich obszarów,
— termika wiatrowa (według Georgiego),
— bryza górska.

Warsztatowa technologia materiałów do budowy szybowca . . . . . 5 godz.
— drzewo — gatunki drzewa, wymagania stawiane przy użyciu drzewa na różne części konstrukcyjne, obróbka i klejenie drzewa lotniczego, ochrona przed wilgocią części wykonanych (pokostowanie i lakierowanie).
stal — gatunki stosowane w konstrukcjach szybowcowych zasadnicze sposoby obróbki metalowych części konstrukcji, zabezpieczenie przed rdzewieniem,
płótno — wytrzymałość, szycie, klejenie, cellonowanie, lakierowanie, gładzenie,
linki i ich splisowanie, celluloid, plexiglas, gumy amortyzujące.

Przyrządy pokładowe . . . . . 3 godz.
— ciśnienie barometryczne,
— wysokościomierz i barograf,
— wariometr — zasada działania, istniejące typy,
— szybkościomierz — zasada działania dysz,
— busola,
— chyłomierz „U" — rurka,
— skrętomierz i kulka,
— sztuczny horyzont i żyroskopowy kursomierz,
— obsługa przyrządów pokładowych.

Hygiena lotnicza . . . . 1 godz.
— warunki utrzymania odpowiedniej kondycji pilota podczas intensywnego treningu.

2. Część praktyczna.

Drugi typ szybowca szkolnego.

Zakres ćwiczeń:
— pierwszy lot żaglowy 1 lot czas do . . . . 15 min.
— loty żaglowe (obserwacja startu) podchodzenie do lądowania na sygnał, wymanewrowanie do lądowania w oznaczonym miejscu (lotów . . . .) czas . . . . 1—2 godz.
— ćwiczenia w lataniu na czas 1 lot . . . . 1—2 „

Ogółem startów na tym typie 2—4 i co najmniej 6 godzin lotów.

Uwaga: W czasie szkolenia:
— wiatr prostopadły do zbocza, dość równy o szybkości do 12 m/sek.

Trzeci typ szybowca szkolnego.

Zakres ćwiczeń:
— poznanie nowego typu szybowca . . . 1—3 lot. . . . . godz.
loty żaglowe przy zboczu . . . . 2 „ 3—5 „
— próby żaglowania na termice słonecznej . 4 „ 1—5 „

Ogółem na tym typie startów 4—10 i co najmniej 6 godz. lotów.

Uwaga: W czasie szkolenia:
— warunki umożliwiające żaglowanie przy zboczu, lub na termice.

Stopień IV-ty. — Pełne wyszkolenie szybowcowe.

Czwarty stopień wyszkolenia szybowcowego obejmuje latanie na rasowych szybowcach w szczególności na szybowcach szybkich, osiągnięcie pewnych wyczynów, wyszkolenie w lotach ciągowych wraz z wykonaniem podstawowych figur akrobacyjnych. Czas trwania szkolenia 25—35 dni.

1. Część teoretyczna.

Konserwacja i kontrola szybowców godzin 3
— przepisy i służba kontroli szybowców,
— dokumenty szybowców,
— kontrola przed lotami i na starcie,

— zabezpieczenie szybowców przed wilgocią,
— smarowanie części metalowych ruchomych.

Mechanika lotów ciągowych . . . „ 1
— opis przyrządów do lotów ciągowych,
— opis poszczególnych elementów lotu ciągowego (lot prosty, skręty, schodzenie itp.)
— sygnalizacja w zespole
— przepisy bezpieczeństwa.

Aeronawigacja . . . . „ 3
— mapa lotnicza
— korzystanie z busoli i mapy w szybownictwie,
— składanie szybkości
— doskonałość szybowca w stosunku do ziemi z wiatrem i pod wiatr,
— kurs średni na przelocie.

Działanie i obsługa spadochronów . „ 1
— materiały używane do budowy spadochronów,
— przewijanie,
— użycie spadochronu—otwarcie, sterowanie, lądowanie,
— konserwacja i przechowywanie spadochronów.

Prawo lotnicze . . . . „ 1
— organizacja lotnictwa polskiego,
— obowiązki i uprawnienia członków załóg statków powietrznych,
— lotniska,
— przepisy bezpieczeństwa,
— odpowiedzialność cywilna i karna,
— współpraca międzynarodowa.

2. Część praktyczna.

Trening latania na czas.
— Nauka lądowania pod stok II typ szybowca — 6 lądowań,
— Nauka lądowania pod stok III typ szybowca — 4 lądowań,
— próba maksymalnego czasu na II lub III typie szybowca (lot dzienny czas ponad 5 godzin),
— wyposażenie szybowców:
do nauki lądowania — bez przyrządów,
do próby lotu 5 godz.—wariometr, szybkościomierz, wysokościomierz.

Latanie na termice:
— Nauka krążenia (spirale 1—3 zwitek) w spokojnym i nośnym powietrzu,
— loty na termice
słonecznej,
cumulusowej
próba lotu na wysokość (ponad 1000 m).

Uwaga: wszystkie loty tylko przy widoczności ziemi. Szybowce III typ szkolny wyposażony w wariometr, szybkościomierz, wysokościomierz, barograf.

Przeloty:
— Lądowanie na terenie wybranym z powietrza na obszarze określonym przez instruktora . . . . . . 2—4 lotów
— opanowanie szybowca wyczynowego . . . . . . 4—5 „
— przeloty z powrotem na miejsce startu na odległość 10 — 20 km. . . . . . 1—2 „
— przeloty:
próby przelotów na termice słonecznej i cumulusowej, w tym 1 przelot ponad 50 km.

Uwaga: wszystkie loty przy widoczności ziemi.
Wyposażenie szybowca:

wariometr

wysokościomierz

busola

szybkościomierz

barograf

mapy

narzędzia do demontażu

dokumenty pilota.

Lot ciągowy za samolotem i podstawy akrobacji:	Ilość lotów
1) lot prosty i skręty: wysokość 200—300 m odczepienie na sygnał z samolotu, zaczep górny . . .	1—2
2) poznanie zaczepu ogonowego, odniesienie i rzucenie linki na start	1
3) lądowanie z linką	1
4) prowadzenie zespołu przez pilota szybowca do wysokości 1000 m., schodzenie zespołu z 1000 do 600 m.	1
5) poznanie szybowca wyczynowego w locie ciągowym—wysokość 200—300 m.	1
6) wymanewrowanie zespołu do odczepienia się szybowca we wznoszeniu — próba lotu żaglowego .	1
Podstawy akrobacji:	
7) przeciąganie statyczne i rozpędzanie szybowca, wysokość przerabiania zadań 800—400 m. . .	1
8) korkociągi po 2 zwitki w każdą stronę (wysokość 1000—500 m.)	1
9) pętle, wysokość 1000—500 m. .	1
	10 lotów

Uwaga: Powyższy program lotów za samolotem podaje ilość zadań, które powinny być poprawnie wykonane dla ukończenia kursu lotów ciągowych, dopuszczalnym jest powtarzanie zadań z tym, że ogólna ilość lotów nie powinna przekroczyć 16-tu.
Oprócz powyższych zadań wskazanym jest na mniejszych wysokościach (np po ukończeniu akrobacji od 500 do 200 m.) przerobić spirale, głębokie ślizgi itp.

123.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 marca 1937 r. Nr 89 w sprawie drobnych wydatków dla radiostacyj.

Ministerstwo Komunikacji zarządza aby zapotrzebowania na potrzebny do ruchu drobny materiał techniczny, drobny inwentarz montaż oraz przygodne roboty na radiostacjach nadawczych, odbiorczych i radiogoniometrycznych w roku budżetowym 1937 były przedstawiane Dyrekcji O. K. P. przez zawiadowców portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

Zapotrzebowania te Dyrekcja załatwiać będzie natychmiast we własnym zakresie bez zatwierdzania pozycyj przez Ministerstwo Komunikacji.

Wydatki na powyższe zapotrzebowania nie mogą przenosić rocznie 1500 zł. dla jednego portu lotniczego.

Sumy wydatkowane Dyrekcja pokrywać będzie z Dz. 5 § 9. wydatków zwyczajnych.

Zarazem Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że powyższe zapotrzebowania Zawiadowcy Portów będą przedstawiać na zasadzie meldunków radiomechaników i radiotelegrafistów względnie z własnej inicjatywy.

Nr. L—IV/881/7/37.

124.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 kwietnia 1937 r. Nr 90 w sprawie druków dla raportów radiostacyj lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

W uzupełnieniu okólnika z dnia 29 grudnia 1936 r. Nr. 12/1937 w sprawie raportów radiostacyj lotniczych Ministerstwa Komunikacji (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr. 2, poz. 13) podaje się do wiadomości, że raporty te powinny być sporządzane na drukach, wykonanych według wzorów ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji.

Nr. L—IV/881/56/37.

125.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 kwietnia 1937 r. Nr 91 w sprawie zakazu wprowadzania przez personel radiostacyj portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji samowolnych zmian w instalacjach radiowych.

Ministerstwo Komunikacji zabrania radiooperatorom radiostacyj podległych portów lotniczych samowolnego wykonywania jakichkolwiek zmian w istniejących instalacjach tych stacyj, lub wprowadzania, montowania i używania jakichkolwiek dodatkowych instalacyj, jak np. dodatkowych obwodów, telefonów, kluczy bocznikowych itp.

Podobne zmiany i inowacje mogą mieć miejsce tylko na zasadzie zarządzeń i poleceń Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Nr. L—IV/881/57/37.

126.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 kwietnia 1937 r. Nr 92 w sprawie ćwiczeń w ostrych strzelaniach przeciwlotniczych i ćwiczeń reflektorowych na wybrzeżu polskim.

W części C niniejszego numeru został umieszczony przedruk zarządzenia Kierownictwa Marynarki Wojennej w sprawie ćwiczeń w ostrych strzelaniach przeciwlotniczych i ćwiczeń reflektorowych na wybrzeżu polskim.

W uzupełnieniu tego zarządzenia Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości następujące wyjaśnienia dodatkowe w tej sprawie:

1. Obszar, zarezerwowany dla ostrych strzelań przeciwlotniczych i ćwiczeń reflektorowych nie wykracza po za granice strefy zakazanej, ponad którą przelot statków powietrznych jest zakazany, ustalonej zarządzeniem Ministra Spraw Wojskowych z dn. 3 września 1934 r. (Monitor Polski Nr. 212, poz. 281 przedruk Dz. Urz. Min. Kom. z tegoż roku Nr. 32, poz. 204).
2. Tym samym dostęp statków powietrznych do lotniska w Rumii pozostaje wolny od strony zachodniej.
3. W wypadkach wyjątkowych, gdy, stosownie do postanowienia § 4 wspomnianego w punkcie 1 wyżej zarządzenia, statek powietrzny uzyska zgodę na przelot ponad strefę zakazaną, musi ten przelot być awizowany do centrali sygnałowej Dowództwa Floty (poczta Gdynia 3), lub do Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie z podaniem przybliżonego czasu przelotu.

Nr L—1/121/2/37.

Obwieszczenie o zmianach w Rejestrze Państwowym Statków Powietrznych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia o następujących zmianach w Rejestrze Państwowym Statków Powietrznych.

A. Zostały wpisane do Rejestru Państwowego Statków Powietrznych.

L. p.	Typ	Nr. fabr	Data zarej.	Nr. rej.	Znak rej.	Port macierzysty	Właściciel	Użytkownik
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Lockheed Electra	1045	18.1.36	405	SP—AYA	Warszawa	P. L. L. „Lot"	
2	H. 28	30—222	6.2.36	406	SP—AUW	„	Min. Kom.	
3	Morane	2366	„	407	SP—AXA	„	„	
4	BM 4	33—66	„	408	SP—ART	„	„	
5	BM 4	33—40	„	409	SP—ARU	„	„	
6	BM 4	33—56	„	410	SP—ARW	„	„	
7	Lockheed Electra	1048	7.2.36	411	SP—AYD	„	P. L. L. „Lot"	
8	„	1046	19.2.36	412	SP—AYB	„	„	
9	„	1047	2.3.36	413	SP—AYC	„	„	
10	H. 28 S	30—75	3.3.36	414	SP—AXO	„	Min. Kom.	
11	H. 28	30 - 131	4.3.36	415	SP—AOU	„	„	
12	H. 28	30—50	„	416	SP—AUR	„	„	
13	H. 28 S	30—23	6.3.36	417	SP—AXE	„	„	
14	RWD. 8	172	6.3.36	418	SP—AZA	„	„	
15	„	173	6.3.36	419	SP—AZB	„	„	
16	„	174	6.3.36	420	SP—AZC	„	„	
17	„	175	6.3.36	421	SP—AZD	„	„	
18	„	176	12.3.36	422	SP—AZE	„	„	
19	„	177	12.3.36	423	SP—AZF	„	„	
20	„	178	12.3.36	424	SP—AZG	„	„	
21	H. 28	30—210	1.4.36	425	SP—AUJ	„	„	
22	RWD. 8	179	31.3.36	426	SP—AZH	„	„	
23	„	180	„	427	SP—AZJ	„	„	
24	„	181	„	428	SP—AZK	„	„	
25	„	182	„	429	SP—AZL	„	„	
26	„	183	„	430	SP—AZM	„	„	
27	„	184	„	431	SP—AZN	„	„	
28	„	185	15.4.36	432	SP—AZO	„	„	
29	„	186	„	433	SP—AZP	„	„	
30	„	187	„	434	SP—AZR	„	„	
31	„	188	„	435	SP—AZS	„	„	
32	„	189	„	436	SP—AZT	„	„	
33	„	190	„	437	SP—AZU	„	„	
34	„	191	„	438	SP—AZW	„	„	
35	„	192	„	439	SP—AZX	„	„	
36	„	193	„	440	SP—AZY	„	„	
37	„	194	„	441	SP—AZZ	„	„	
38	„	195	5.5.36	442	SP—BAA	„	„	
39	„	196	„	443	SP—BAB	„	„	
40	„	197	„	444	SP—BAC	„	„	
41	„	198	„	445	SP—BĄD	„	„	
42	„	199	„	446	SP—BAE	„	„	
43	„	200	„	447	SP—BAF	„	„	
44	„	201	„	448	SP—BAG	„	„	
45	„	202	„	449	SP—BAH	„	„	
46	„	203	„	450	SP—BAJ	„	„	
47	„	204	„	451	SP—BAK	„	„	
48	„	205	„	452	SP—BAL	„	„	
49	„	206	„	453	SP—BAM	„	„	
50	„	207	„	454	SP—BAN	„	„	
51	„	208	„	455	SP—BAO	„	„	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
52	RWD. 8	209	5.5.36.	456	SP-BAP	Warszawa	Min. Kom.	
53	"	210	"	457	SP—BAR	"	"	
54	"	211	"	458	SP—BAS	"	"	
55	"	212	"	459	SP—BAT	"	"	
56	"	213	"	460	SP—BAU	"	"	
57	"	214	"	461	SP—BAW	"	"	
58	"	215	"	462	SP—BAX	"	"	
59	"	216	"	463	SP—BAY	"	"	
60	"	217	"	464	SP—BAZ	"	"	
61	"	218	"	465	SP—BBA	"	"	
62	"	219	"	466	SP—BBB	"	"	
63	"	220	"	467	SP—BBC	"	"	
64	"	221	"	468	SP—BBD	"	"	
65	"	222	"	469	SP—BBE	"	"	
66	"	223	"	470	SP—BBF	"	"	
67	"	224	"	471	SP—BBG	"	"	
68	"	225	"	472	SP—BBH	"	"	
69	"	226	"	473	SP—BBJ	"	"	
70	"	227	"	474	SP—BBK	"	"	
71	"	228	"	475	SP—BBL	"	"	
72	"	229	"	476	SP—BBM	"	"	
73	"	230	"	477	SP—BBN	"	"	
74	"	231	"	478	SP—BBO	"	"	
75	H. 28. S.	30—13	1.4.36.	479	SP—AUI	"	"	
76	RWD. 13	131	5.5.36.	480	SP—ATH	"	"	Sl. Okr. Woj. LOPP
77	RWD. 13	132	"	481	SP—ATJ	"	"	
78	RWD. 13	133	"	482	SP—ATK	"	"	
79	RWD. 8	121	"	483	SP—AYE	"	"	Sl. Okr. Woj. LOPP
80	"	122	"	484	SP—AYF	"	"	"
81	"	123	"	485	SP—AYG	"	"	"
82	"	124	"	486	SP—AYH	"	"	"
83	"	125	"	487	SP—AYJ	"	"	"
84	"	126	"	488	SP—AYK	"	"	"
85	"	127	"	489	SP—AYL	"	"	"
86	"	128	"	490	SP—AYM	"	"	"
87	"	129	"	491	SP—ZHP	"	"	"
88	"	130	"	492	SP—AYO	"	"	"
89	P. 23	III	6.5.36.	493	SP—BCP	"	Państw. Zakł. Lotn.	
90	Balon	„Mościce" 31	11.5.36.	494	SP—AXZ	"	Min. Kom.	Mościcki Kl. Bal.
91	"	„Sanok"	11.5.36.	495	SP—ATN	"	"	Kl. Bal. „Guma" w Sanoku.
92	RWD. 8	136	30.5.36.	496	SP—BCB	"	"	
93	P. 23	901	15.5.36.	497	SP—BCT	"	Państw. Zakł. Lotn.	
94	P. 11c	628	16.6.36.	498	SP—AYZ	"	"	
95	PWS.16bis	24	17.6.36.	499	SP—BCX	Biała P.	Podl. Wytw. Samolotów	
96	RWD. 8	137	28.7.36.	500	SP—BCC	Warszawa	Aer. W-wski	
97	"	135	28.7.36.	501	SP—BCA	"	Min. Kom.	
98	H. 28	30—232	18.7.36,	502	SP—AUX	"	"	
99	"	30—129	"	503	SP—AUY	"	"	
100	"	30—92	"	504	SP—AUZ	"	"	
101	"	30—273	11.8.36.	505	SP—ASA	"	"	
102	"	30—43	11.8.36.	506	SP—ASE	"	"	
103	"	30—266	11.8.36.	507	SP—BCL	"	"	
104	"	30—101	"	508	SP—BCM	"	"	
105	"	30—239	"	509	SP—BCN	"	"	
106	"	30—228	"	510	SP—MNO	"	"	
107	"	30—120	3.9.36.	511	SP—APW	"	"	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
108	RWD. 8	138	5.9.36	512	SP—BCD	Warszawa	Min. Kom.	
109	"	139	8.9.36	513	SP—BCE	"	F-ma Jan Herse	
110	"	140	10.9.36	514	SP—BCF	"	Min. Kom.	
111	P. 24	851	3.10.36	515	SP—BFL	"	Państw. Zakł. Lotn.	
112	RWD. 13	147	6.10.36	516	SP—BJN	"	Mjr. J. Bajan	
113	"	148	3.10.36	517	SP—ATJ	"	Zarząd Gł. LOPP.	
114	RWD. 8	140	9.10.36	518	SP—BCG	"	"	
115	"	142	"	519	SP—BCH	"	"	
116	"	143	"	520	SP—BCJ	"	"	
117	RWD. 13	146	24.10.36	521	SP—BFA	"	Min. Kom.	
118	H. 28	30—65	27.10.36	522	SP—BCR	"	"	
119	RWD. 8	144	5.11.36	523	SP—BCK	"	"	
120	P. 23	916	5.11.36	524	SP—BFM	"	Państw. Zakł. Lotnicze	
121	Ju. 52 (3m.)	5588	12.11.36	525	SP—AKX	"	P.L.L. „Lot"	
122	BM.4	33—11	20.11.36	526	SP—ARB	"	Min. Kom.	
123	"	12	"	527	SP—ARC	"	"	
124	"	33—28	"	528	SP—ARD	"	"	
125	"	29	"	529	SP—ARE	"	"	
126	"	33	"	530	SP—ARH	"	"	
127	"	6	"	531	SP—ARJ	"	"	
128	"	33—7	"	532	SP—ARK	"	"	
129	"	11	"	533	SP—ARN	"	"	
130	"	7	"	534	SP—ARR	"	"	
131	"	16	"	535	SP—ARS	"	"	
132	"	20	"	536	SP—ASZ	"	"	
133	"	10	"	537	SP—BBP	"	"	
134	"	22	"	538	SP—BBR	"	"	
135	"	2	"	539	SP—BBS	"	"	
136	"	15	"	540	SP—BBT	"	"	
137	"	33—12	"	541	SP—BBU	"	"	
138	"	13	"	542	SP—BBW	"	"	
139	"	21	"	543	SP—BBX	"	"	
140	"	3	"	544	SP—BBY	"	"	
141	"	24	"	545	SP—BBZ	"	"	
142	Sido SIZ	—	18.11.36	546	SP—AKD	"	Inż. W. Szukiewicz	
143	H. 28	30—125	21.11.36	547	SP—AOZ	"	Min. Kom.	
144	"	30—104	"	548	SP—APY	"	"	
145	"	30—288	"	549	SP—ATR	"	"	
146	"	30—245	"	550	SP—AGB	"	"	
147	RWD. 13	154	2.12.36	551	SP—BFB	"	Zarząd Gł. LOPP.	
148	Sido	1	12.12.36	552	SP—AKR	Kraków	Aer. Krak.	
149	Morane	23—54	18.12.36	553	SP—AXC	Warszawa	Min. Kom.	
150	RWD. 13	156	16.1.37	554	SP—BFC	"	Aer. Warsz.	
151	"	159	"	555	SP—BFE	"	F-ma Jan Herse	
152	"	164	3.2.37	556	SP—BFK	"	Dośw. Warszt. Lotn.	
153	"	161	22.2.37	557	SP—BFF	Lwów	Aer. Lwowski	
154	"	160	"	558	SP—BFG	"	"	
155	"	162	"	559	SP—BFH	"	"	

B. Zostały skreślone z Rejestru Państwowego Statków Powietrznych.

L. p.	Typ	Nr rej.	Znak rej	Właściciel	Użytkownik	Data skreśl.
1	2	3	4	5	6	7
1	Junkers F. 13	1	SP—AAA	P. L. L. „Lot"		17.7.36
2	„	2	SP—AAB	„		„
3	„	7	SP—AAG	„		„
4	„	9	SP—AAK	„		„
5	„	10	SP—AAL	„		„
6	„	15	SP—AAW	„		„
7	„	17	SP—AAU	„		„
8	„	23	SP—AAF	„		„
9	F. VII. 3 m.	55	SP—ABA	„		5.5.36
10	H. 28	63	SP—ACN	„		30.1.36
11	F. VII. 3 m.	67	SP—ABD	„		10.8.36
12	JD. 2	79	SP—ADP	Aer. Warszawski		6.2.36
13	MN. 5	99	SP—AEH	„ Wileński		17.7.36
14	H. 28	105	SP—AEN	„ Poznański		1.7.36
15	RWD. 4	107	SP—AEY	„ Lwowski		4.11.36
16	R. XIII	114	SP—AFD	ARP.		15.7 36
17	H. 28	124	SP—AFX	Aer. Warszawski		30.1.36
18	H. 28	126	SP—AGG	Kl. Lotniczy PWS.		30.1.36
19	Junkers F. 13	128	SP—AGF	P. L. L. „Lot"		17.7.36
20	RWD. 4	139	SP—AGP	Aer. Warszawski		1.7.36
21	H. 28	141	SP—AGL	„ Wileński		17.7.36
22	„	144	SP—ADW	„ Poznański		12.2.36
23	„	151	SP—ADF	P. Z. L.		30.1.36
24	„	153	SP—AFZ	Aer. Lwowski		„
25	„	159	SP—AFY	„ Poznański		„
26	„	160	SP—AHE	„ „		„
27	„	162	SP—AHF	Kl. Lotn. PWS.		„
28	„	163	SP—AHA	Aer. Wileń.		„
29	„	166	SP—AGN	„ Krak.		„
30	„	167	SP—AHS	„ Lwowski		„
31	„	170	SP—AHT	„ Wileń.		„
32	RWD. 6	171	SP—AHL	Min. Kom.		31.10.36
33	H. 28	179	SP—AJC	Aer Lwowski		1.7.36
34	„	180	SP—AJD	„ „		„
35	„	182	SP—AGU	„ Śląski		30.1.36
36	„	183	SP—AJE	Kl. Lotn. PWS.		„
37	„	192	SP—AJX	Aer. Lwowski		„
38	„	194	SP—AKA	„ „		„
39	„	202	SP—AKF	Aer. Gdański		19.8.36
40	„	203	SP—AKG	„ „		30.1.36
41	„	206	SP—AJM	Aer. Krakowski		„
42	„	207	SP—AKB	„ Warsz.		„
43	„	208	SP—AKC	„ Pozn.		„
44	„	210	SP—AKJ	„ Śląski		„
45	„	213	SP—ALG	„ Warsz.		1.7.36
46	„	218	SP—ALJ	„ Pozn.		30.1.36
47	„	219	SP—AKU	„ Warsz.		1.7.36
48	„	221	SP—AHG	„ Wileński		25.11.36
49	RWD. 5	224	SP—LOT	P. L. L. „Lot"		4.12.36
50	H. 28	226	SP—ALM	Aer. Łódzki		30.1.36
51	„	227	SP—AKL	„ Gdański		„
52	„	237	SP—AMB	„ Krakowski		„
53	RWD. 8	239	SP—AMF	Min. Kom.		1.7.36
54	H. 28	246	SP—AML	Aer. Wileń.		30.1.36
55	R. XIII-D	252	SP—AJT	Min. Kom.		15.7.36
56	H. 28	255	SP—AMM	Aer. Śląski		30.1.36
57	R. XIII	259	SP—ANF	ARP.		15.7.36
58	RWD. 9	263	SP—DRC	Min. Kom.		31.10.36
59	PZL. 26	267	SP—PZL	„		1.7.36

1	2	3	4	5	6	7
60	PZL. 26	268	SP—PZN	Min. Kom.		1.7.36
61	"	269	SP—PZN	"		"
62	"	270	SP—PZO	"		"
63	"	271	SP—PZP	"		"
64	F. VII. 3 m.	272	SP—ABG	P. L. L. „Lot"		18.6.36
65	Autogiro C 30	280	SP—ANN	Min. Kom.		24.10.36
66	Lublin RXVI-b	306	SP—AOH	Polski Czerwony Krzyż		14.12.36
67	"	307	SP—AOI	"		"
68	"	308	SP—AOK	"		"
69	"	309	SP—AOL	"		"
70	"	310	SP—AOM	"		"
71	F. VII. 3 m. Wasp	327	SP—AOF	P. L. L. „Lot"		30.1.36
72	T. W. 12	332	SP—ALF	Kl. Lotn. PWS.		22.8.36
73	PWS. 24. WJ	333	SP—ASY	Min. Kom.		31.7.36
74	H. 28	336	SP—AOX	"		30.1.36
75	"	337	SP—AOY	"		14.12.36
76	"	344	SP—APS	"		27.8.36
77	"	345	SP—APT	"		25.8 36
78	"	346	SP—APO	"		9.11.36
79	"	347	SP—APP	"		27.11.36
80	"	348	SP—ASB	"		17.9.36
81	"	349	SP—ASC	"		28.9.36
82	"	353	SP—ASH	"		1.7.36
83	"	357	SP—AON	"		"
84	"	359	SP—ARY	"		"
85	"	360	SP—ASI	"		"
86	"	361	SP—AUA	"		"
87	"	362	SP—AUB	"		"
88	"	363	SP—AUC	"		10.2.36
89	"	364	SP—AUD	"		8.9.39
90	"	365	SP—AUE	"		30.1.36
91	Morane	366	SP—ATS	"		11.12.36
92	H. 28	368	SP—AXD	"		25.7.36
93	"	369	SP—AXP	"		30.1.36
94	"	370	SP—AXR	"		1.7.36
95	"	371	SP—AXS	"		"
96	Morane	373	SP—AUL	"		"
97	"	376	SP—ATT	"		11.12.36
98	"	377	SP—ATW	"		18.7.36
99	H. 28	379	SP—APW	"		17.7.36
100	"	380	SP—AUS	"		25.8.36
101	"	381	SP—AUT	"		31.12.36
102	"	382	SP—AUF	"		1.7.36
103	Morane	385	SP—AXH	"		12.2.37
104	H. 28	387	SP—AUG	"		1.7.36
105	"	388	SP—AUH	"		25.8.36
106	"	391	SP—AXX	"		17.7.36
107	RWD. 8	399	SP—AYS	"		25.10.36
108	"	403	SP—AYX	"		1.7.36
109	Lockheed El.	405	SP—AYA	P. L. L. „Lot"		18.1.37
110	H. 28	406	SP—AUW	Min. Kom.		1.7.36
111	Bartel BM 4	409	SP—ARU	"		14.12.36
112	"	410	SP—ARW	"		"
113	Lockheed-Elecktra	412	SP—AYB	P. L. L. „Lot"		18.1.37
114	H. 28	417	SP—AXE	Min. Kom.		1.7.36
115	"	425	SP—AUJ	"		8.9.36
116	RWD. 8	428	SP—AZK	"		26.10.36
117	"	454	SP—BAN	"		25.10.36
118	"	476	SP—BBM	"		20.1.37
119	H. 28	479	SP—AUI	"		8.9.36
120	RWD. 13	481	SP—ATJ	"		1.7.36
121	H. 28	502	SP—AUX	"		22.12.36

1	2	3	4	5	6	7
122	H. 28	504	SP—AUZ	Min. Kom.		9.11.36
123	,,	505	SP—ASA	,,		14.12.36
124	,,	506	SP—ASE	,,		22.12.36
125	,,	508	SP—BCM	,,		26.10.36
126	,,	511	SP—APW	,,		26.11.36
127	RWD. 8	513	SP—BCE	F-ma Jan Herse i Ska		18.2.36
128	,,	518	SP-BCG	Zarz. Gł. LOPP		
129	,,	519	SP—BCH	,,		,,
130	,,	520	SP—BCJ	,,		,,

Nr. L. III/442/48/37.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych skąd zostały zaczerpnięte informacje oznaczają:

a) B. d. R. Bulletin de Renseignements de la C. I. N. A.,

b) N. f. L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. **Informacje ogólne.**

— Międzynarodowy plan zbiorowych komunikatów meteorologicznych (B. d. R. Nr. 769/37 oraz Nr. 772/37).

2. **Anglia.**

— Nowy regulamin sprowadzania samolotów za pomocą radiolatarń na lotnisku Heston wraz z planikiem (B. d. R. Nr. 765/37).

— Uruchomienie i opis instalacji Lorenz'a do sprowadzania samolotów na lotnisku Gatwick wraz z planikiem (B. d. R. Nr. 765/37 i Nr. 772/37 oraz N. f. L. Nr. 12/37).

— Służba radio i meteo na lotniskach Croydon, Heston i Portsmouth — uzupełnienia (B. d. R. Nr 765/37 i Nr 767/37 oraz N. f. L. Nr. 11/37).

— Strefa niebezpieczna Bedford — Cardington (B. d. R. Nr. 767/37 i N. f. L. 10/37).

— Zawiadomienie o ogłaszaniu wydawnictw informacyjnych dla lotów do państw obcych (B. d. R. Nr. 768/37).

— Uzupełnienie przepisów o żegludze powietrznej (B. d. R. Nr. 770/37).

— Nowe lotniska celne (B. d. R. Nr. 771/37 i 773/37).

— Strefa niebezpieczna (poligon artylerii przeciwlotniczej) w Ile de Wight (B. d. R. Nr. 772/37).

— Nowy wykaz lotnisk zamkniętych do użytku publicznego, anulujący poprzednie (B. d. R. Nr. 773/37).

— Opisy lotnisk (z planikami) Barnstaple, Gatwick, Hamble — Nord, Gromsby oraz Hull (N. f. L. Nr. 7/37 i Nr. 9/37 oraz Nr. 11/37).

— Otwarcie i krótki opis lotniska Weston-super-Mare (N. f. L. Nr. 12/37).

3. **Belgia.**

— Rozporządzenie w sprawie szkolenia pilotów turystycznych (B. d. R. Nr. 765/37).

— Rozporządzenie w sprawie wywozu i tranzytu broni, amunicji itp. (B. d. R. Nr. 765/37).

— Komunikat o służbie ochrony żeglugi powietrznej wraz z mapką (B. d. R. Nr. 765/37).

— Układ z Hiszpanią w sprawie linii lotniczych (B. d. R. Nr. 766/37).

— Warunki przylotu do obszaru Belgii (B. d. R. Nr 769/37).

— Otwarcie i opis radiolatarń na lotnisku Bruxelles - Haren (B. d. R. Nr. 769/37).

— Wykaz i opis radiostacyj nadawczych dla celów prowadzenia samolotów i łączność z nimi na lotnisku Bruxelles - Haren (B. d. R. Nr. 769/37).

— Strefy niebezpieczne — ostre strzelanie na wybrzeżu i wodach przybrzeżnych (B. d. R. Nr. 769/37).

— Nowe przeszkody na lotnisku w Antwerpii (B. d. R. Nr. 770/37).

— Nowy rozkład godzin zapalania latarń na szlakach komunikacji lotniczej (B. d. R. Nr 772/37).

— Nowy rozkład godzin pracy radiostacyj lotniczych (B. d. R. Nr. 773/37 i N. f. L. Nr. 13—14/37).

— Uzupełnienie przepisów ruchu lotniczego na lotnisku w Bruxelles (N. f. L. Nr. 10/37).

— Przeszkody lotnicze i strefy niebezpieczne (N. f. L. Nr. 13—14/37).

4. **Czechosłowacja.**

— Otwarcie lotniska Rusyn pod Pragą (N. f. L. Nr. 8/37 i Nr. 9/37).

— Spis i znaki wywoławcze radiostacyj lotniczych (N. f. L. Nr. 10/37).

5. **Dania.**

— Utworzenie komitetu narodowego do badania zagadnień aeronautyki (B. d. R. Nr. 768/37).

— Nowy rozkład służby łączności meteo na lotniskach duńskich (B. d. R. Nr. 768/37 oraz Nr. 772/37).

— Warunki lądowania na lotniskach wojskowych (B. d. R. Nr. 772/37).

6. **Egipt.**

— Ponowne otwarcie lotniska Mersa — Matruh (B. d. R. Nr. 770/37).

7. **Estonia.**

— Umowa lotnicza ogólna z Finlandią (B. d. R. Nr. 767/37).

— Nowy wykaz i planik stref zakazanych, anulujący wykazy poprzednie (B. d. R. Nr. 768/37).

— Uzupełnienie przepisów o strefach zakazanych (N. f. L. Nr. 9/37).

8. **Finlandia.**

— Umowa lotnicza ogólna z Estonią (B. d. R. Nr. 767/37).

9. **Francja.**

— Konwencja o żegludze powietrznej z Węgrami (B. d. R. Nr. 766/37).

— Zawiadomienie o wydaniu mapy lotnisk francuskich (B. d. R. Nr 766/37).

— Otwarcie i opis lotnisk Auch-Lamothe (Departament Gers i Besançon-Thise (B. d. R. Na 767/37).

— Uzupełnienie przepisów startu i lądowania na lotnisku Marseille-Marignane (B. d. R. Nr 767/37).

— Przeszkody na lotnisku St. Quentin Roupy (B. d. R. Nr 768/37).

— Godziny zapalania latarń lotniczych (B. d. R. Nr 769/37).

— Ustanowienie strefy zakazanej na granicy z Hiszpanią (B. d. R. Nr 770 37 i N. f. L. Nr 12/37).

— Strefy niebezpieczne — ostre strzelanie w Biscarosse i Camp de Suippes, Dep. Marne (B. d. R. Nr 770/37, N. f. L. Nr 13 — 14/37).

— Otwarcie i opis lotniska Brest-Guipavas (B. d. R. Nr 772/37).

— Nowy rozkład godzin zapalania latarń na szlakach komunikacji lotniczej (B. d. R. Nr 772/37).

— Przeszkoda lotnicza (maszt radiostacji wys. 150 m) w okolicy Argenteuil (B. d. R. Nr 772/37).

— Strefa niebezpieczna (strzelanie) i przeszkody w bazie dla hydroplanów Perpignan-La-Salanque (B. d. R. Nr 773/37).

— Przeszkoda lotnicza (kable wysokiego napięcia 220000 wolt) koło mostu Montsoreau-Dep. Maine et Loire (B. d. R. Nr 773/37).

— Strefa niebezpieczna (ostre strzelanie) w oklicy lotniska Rochefort-sur-Mer (B. d. R. Nr 773/37).

— Uruchomienie na lotnisku Bourget-Dugny dwóch radiolatarń do lądowania (N. f. L. Nr 8/37).

10. **Gdańsk.**

— Oświetlenie przeszkód na lotnisku w Gdańsku (N. f. L. Nr 11/37).

— Nowe przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. Nr 12/37).

11. **Grecja.**

— Podział Grecji na okręgi radiowe dla celów żeglugi powietrznej; zawiadamianie przez statki powietrzne o swym położeniu w czasie lotu (B. d. R. Nr 768/37).

— Warunki przylotu do obszaru Grecji (B. d. R. Nr 769/7).

12. **Hiszpania.**

— Układ z Belgią w sprawie linii komunikacji lotniczej (B. d. R. Nr 766/37).

13. **Holandia.**

— Regulamin przelotów nad osiedlami (B. d. R. Nr 765/37).

— Zamknięcie lądowiska pomocniczego w Deventer (B. d. Nr 766/37).

— Przeszkody na lotnisku Schiphol (B. d. R. Nr 766/37 i Nr 769/37).

— Uzupełnienie regulaminu ruchu lotniczego na lotnisku Waalhaven (B. d. R. Nr 770/37).

— Regulamin ruchu lotniczego na lotnisku Ypenburg (B. d. R. Nr 771/37).

— Nowy rozkład godzin zapalania latarń na szlakach komunikacji lotniczej (B. d. R. Nr 772/37).

14. **Indie Brytyjskie.**

— Uzupełnienie regulaminu ruchu lotniczego (B. d. R. Nr 765/37).

— Opis lądowiska pomocniczego Malpura (B. d. R. Nr 767/37).

— Nowy spis lotnisk zamkniętych do użytku publicznego, anulujący poprzednie (B. d. R. Nr 770/37).

— Zachowanie ostrożności przy lądowaniu nocnym na lotniskach w Delhi, Allahabad, Gaya i Akyab (B. d. R. Nr 770/37).

— Urządzenie oświetleniowe na lotnisku Gaya (B. d. R. Nr 771/37).

— Opis lądowisk pomocniczych Kalka i Jubbulpore (B. d. R. Nr 772/37).

— Nowy wykaz lotnisk użytku publicznego oraz lądowisk pomocniczych, anulujący poprzednie (B. d. R. Nr 773/37).

— Opis lotniska Delhi (N. f. L. Nr 8/37).

— Opis lotniska celnego Akyab (N. f. L. Nr 10/37).

15. **Irak.**

— Informacje dodatkowe o lotnisku w Basrah-Margil (B. d. R. Nr 766/37).

16. **Italia.**

— Wydanie przez CINA książeczki informacyjnej o przepisach lotniczych italskich (B. d. R. Nr 767/37).

— Wykaz i opisy latarń lotniczych (B. d. R. Nr 768/37).

— Strefa zakazana Pantelleria (N. f. L. Nr 13 — 14/37).

17. **Jugosławia.**

— Zakaz przelotu nad szeregiem miast jugosławiańskich (N. f. L. Nr 7/37).

18. **Kanada.**

— Przeszkody lotnicze na wyspie Vancouver (B. d. R. Nr 773/37).

19. **Kenya (kol. ang.).**

— Przepisy sanitarne ograniczające żeglugę powietrzną (B. d. R. Nr 767/37).

20. **Kolumbia.**

— Przepisy o przylocie i przelocie statków powietrznych cudzoziemskich (B. d. R. Nr 772/37).

21. **Kongo belg.**

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. Nr 773/37).

— Miejsce przelotu granic (N. f. L. Nr 12/37).

22. **Litwa.**

— Strefy zakazane i wyznaczone szlaki lotów wraz z mapką (N. f. L. Nr 7/37).

23. **Malta.**

— Nowe obwieszczenie o strefach zakazanych (B. d. R. Nr 768/37).

24. **Marokko.**

— Strefa niebezpieczna w Port Lyautey (B. d. R. Nr 766/37).

25. **Meksyk.**

— Strefy zakazane (B. d. R. Nr 767/37 i Nr 773/37).

26. **Nicaragua.**

— Strefy zakazane (B. d. R. Nr 765/37 i N. f. L. Nr 10/37).

27. **Niemcy.**

— Uzupełnienie listy lotnisk otwartych do użytku publicznego (B. d. R. Nr 765/37).

— Nowy rozkład pracy lotniczych służb: ochrony bezpieczeństwa, łączności i meteo (B. d. R. Nr 773/37 i N. f. L. 10/37 oraz Nr 13 — 14/37).

— Godziny pracy radiolatarń w Berlinie, Kolonii i Monachium (N. f. L. Nr 7/37).

— Uzupełnienie przepisów budowy samolotów (N. f. L. Nr 8/37).

— Uzupełnienie ustawy o polowaniach dla celów lotnictwa (N. f. L. Nr 9/37).

— Opis i planik lotniska Nürnberg (N. f. L. Nr 9/37).

— Zakaz policyjny puszczania latawców w pobliżu lotniska Hamburg-Fuhlsbüttel (N. f. L. Nr 10/37).

— Ustanowienie odprawy celnej i dewizowej na lotnisku Rangsdorf pod Berlinem (N. f. L. Nr 10/37).

— Warunki przelotu nad farmami hodowli zwierząt futerkowych (N. f. L. Nr 11/37).

— Uzupełnienie wykazu lotnisk użytku publicznego (N. f. L. Nr 11/37).

— Strefa niebezpieczna Unterlüss (N. f. L. Nr 11/37).

— Opisy i charakterystyki nawigacyjnych radiolatarń na szlakach Królewiec-Hamburg oraz Hanover-Stuttgart (N. f. L. Nr 11/37).

— Strefy niebezpieczne — ostre strzelanie (N. f. L. Nr 13 — 14/37).

— Oświetlenie przeszkód na lotnisku Hannover (N. f. L. Nr 13 — 14/37).

— Wykaz stref zakazanych i niebezpiecznych wraz z mapką (N. f. L. Nr 13 — 14/37).

28. **Norwegia.**

— Strefy zakazane — sprostowanie omyłki (B. d. R. Nr 765/37).

29. **Nowa Zelandia.**

— Regulamin przewozu i używania aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B. d. R. Nr 771/37).

30. **Peru.**

— Strefy zakazane (B. d. R. Nr 767/37).

— Przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. Nr 8/37 oraz Nr 10/37).

31. **Republika Dominikańska.**

— Strefy zakazane (B. d. R. Nr 773/37).

— Przepisy, dotyczące lotnictwa (N. f. L. Nr 12/37).

32. **Siam.**

— Uzupełnienie przepisów o obowiązku lotów wzdłuż wyznaczonych urzędowo szlaków (B. d. R. Nr 12/37).

33. **Szwajcaria.**

— Nowy rozkład lotniczej służby łączności i meteo na lotniskach szwajcarskich (B. d. R. Nr 772/37).

— Warunki przylotu do obszaru Szwajcarii (B. d. R. Nr 769/37).

— Nowy rozkład lotniczej służby i meteo na lotniskach szwajcarskich (B. d. R. Nr 772/37).

— Zwolnienie samolotów turystycznych cudzoziemskich od opłat za korzystanie z lotnisk (N. f. L. Nr 10/37).

34. **Szwecja.**

— Strefy zakazane dla żeglugi powietrznej — uzupełnienie (B. d. R. Nr 767/37).

— Nowy rozkład nadawania komunikatów meteorologicznych oraz służby łączności lotniczej (B. d. R. Nr 769/37 i N. f. L. Nr 8/37).

— Ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku Stockholm-Bromma (B. d. R. Nr 772/37).

Zachowanie ostrożności przy przelatywaniu nad fermami hodwli zwierząt futerkowych (B. d. R. Nr 773/37).

35. **Turcja.**

— Rząd turecki zwrócił się do rządów poszczególnych państw z prośbą o ponowne przypomnienie osobom, udającym się drogą powietrzną do Turcji z obszaru tych państw, by stosowały się do obowiczujących przepisów o przelocie granic, o lotach wzdłuż szalków wyznaczonych itp. oraz z ostrzeżeniem, że naruszanie tych przepisów może pociągnąć bardzo poważne i przykre konsekwencje (nota okólna władz tureckich do władz polskich).

36. **Unia Południowo-Amerykańska.**

— Uzupełnienie wykazu stref zakazanych (B. d. R. Nr 768/37).

37. **Urugwaj.**
— Lotnisko celne Mellila (B. d. R. Nr 771/37).

38. **Węgry.**
— Konwencja z Francją o żegludze powietrznej (B. d. R. Nr 766/37).
— Konwencja prowizoryczna z Szwajcarią o ruchu lotniczym (B. d. R. Nr 766/37).
Nr L-II/311/7/37).

Wydawnictwa zalecone.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej C. I. N. A. wydała kolejną książeczkę informacyjną dla lotnictwa międzynarodwego p. t. „Instructions Aéronautiques", dotyczącą Italii.

Książeczkę tę można nabywać w Sekretariacie Generalnym C. I. N. A. (Paris, 15 bis Rue Georges Bizet), w cenie 15 fr. za egzemplarz.

Nr L-II/311/6/37.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 23 grudnia 1927 r.

o granicach Państwa.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 78, poz. 443) postanawiam, co następuje:

D z i a ł I.

Linia graniczna, pas drogi granicznej, strefa nadgraniczna i pas graniczny.

Art. 1.

(1) Granicą Państwa Polskiego jest linia oddzielająca terytorium Państwa Polskiego od innych terytoriów.

(2) Granicę morską określają osobne przepisy.

Art. 2.

(1) Przekraczanie granicy Państwa jest dozwolone tylko na zasadzie właściwych dokumentów i tylko na drogach celnych lub w punktach przejściowych wyznaczonych przez Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu, a odnośnie linii lotniczych — również z Ministrem Spraw Wojskowych, lub też przez władze upoważnione do tego przez wyżej wymienionych ministrów.

(2) Punktami przejściowymi są również przejścia przez granicę linii lotniczych wyznaczone dla ruchu lotniczego z zagranicą, jak również porty morskie.

(3) Przepisy regulujące kontrolę osobowego ruchu granicznego ustala w drodze rozporządzeń Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 11, poz. 83).

U S T A W A

z dnia 22 lutego 1937 r.

o stanie wyjątkowym.

Art. 8. (1) W czasie trwania stanu wyjątkowego Minister Spraw Wewnętrznych może w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami wydawać wyjątkowe rozporządzenia i zarządzenia co do:

5) kontroli, ograniczenia lub zamknięcia ruchu osoobwego i towarowego na drogach lądowych, wodnych i powietrznych oraz komunikacji pocztowej, telegraficznej i telefonicznej i radiowej.

8) ochrony i utrzymania prawidłowego działania środków komunikacyjnych i środków łączności wraz z przynależnymi urządzeniami, urzędów i instytucji rządowych i samorządowych, wreszcie — wszelkich zakładów i przedsiębiorstw, których normalna działalność leży w interesie publicznym.

Art. 9. Zakłady i przedsiębiorstwa, na które w myśl art. 8 pkt 8) może być rozciągnięta ochrona w razie wprowadzenia stanu wyjątkowego, obowiązane są w każdym czasie udzielać na żądanie Ministra Spraw Wewnętrznych danych co do środków, jakimi może być zapewniona normalna ich działalność.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 17, poz. 108).

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 4 czerwca 1927 r.

o ochronie rynku pracy.

Art. 8.

Przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się:

5) do przedsiębiorstw natury międzypaństwowej (żegluga, kolej, lotnictwo itp.).

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 23, poz. 148).

U S T A W A

z dnia 7 kwietnia 1937 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych.

Art. 1. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o po-

datku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 252), zmienionym dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 58, poz. 427) wprowadza się następujące zmiany:

2) w art. 3 ust. 1) otrzymuje brzmienie:

„1) Minister Skarbu uprawniony jest do zwolnienia od podatku lub do obniżenia podatku od olejów mineralnych, wymienionych w art. 2, przeznaczonych do poruszania silników w przemyśle i rolnictwie, do oczyszczania szybów naftowych, do nawęglania gazu świetlnego, do naprawy dróg, na potrzeby wojska, władz i przedsiębiorstw państwowych, przedstawicielstw dyplomatycznych i zawodowych przedstawicielstw konsularnych obcych państw z zastrzeżeniem wzajemności, wreszcie jako środek opałowy, rozczyniający, zmiękczający lub wyciągowy w przemyśle.";

w ust. 2 skreśla się punkty b) i c), a pkt. d) oznacza się literą b);

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 208).

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 7 kwietnia 1937 r.

o kolejności obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju przez właścicieli prywatnych statków powietrznych.

Na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 883) oraz § 4, 5 i 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R .P. Nr 26, poz. 230) ustalam następującą kolejność obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju w roku 1937:

I. PORT LOTNICZY — BIAŁA PODLASKA.

L. p.	Właściciel samolotu	Użytkownik	Samolot	
			Zn. rej.	Nr. rej.
1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Aeroklub PWS.	SP-ATL	331
2	,, ,,	,, ,,	SP-ASU	391
3	,, ,,	,, ,,	SP-BBK	474
4	,, ,,	,, ,,	SP-BAU	460
5	,, ,,	,, ,,	SP-BAT	450

II. PORT LOTNICZY — KATOWICE.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Aeroklub Śląski	SP-ATG	396
2	,, ,,	,, ,,	SP-ANW	376
3	,, ,,	,, ,,	SP-APN	328
4	,, ,,	,, ,,	SP-BAC	444
5	Aeroklub Śląski	,, ,,	SP-AMU	276
6	,, ,,	,, ,,	SP-ANM	284
7	,, ,,	,, ,,	SP-AFO	134
8	,, ,,	,, ,,	SP-ADY	81
9	Ministerstwo Komunikacji	Depozyt w Aer. Śląskim	SP-BAA	442
10	,, ,,	,, ,,	SP-BAB	443
11	,, ,,	,, ,,	SP-BAD	445
12	,, ,,	,, ,,	SP-BAE	446
13	,, ,,	,, ,,	SP-BAG	448
14	,, ,,	,, ,,	SP-ARD	528
15	,, ,,	,, ,,	SP-ARJ	529

III. PORT LOTNICZY — KRAKÓW.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Aeroklub Krakowski	SP-ATD	394
2	,, ,,	,, ,,	SP-ALW	243
3	,, ,,	,, ,,	SP-ALU	232
4	,, ,,	,, ,,	SP-ANR	287
5	,, ,,	,, ,,	SP-ANY	318
6	,, ,,	,, ,,	SP-BCB	396
7	,, ,,	,, ,,	SP BBJ	473
8	,, ,,	,, ,,	SP-AZU	437
9	,, ,,	,, ,,	SP-AYT	400
10	,, ,,	,, ,,	SP-BBR	538
11	,, ,,	,, ,,	SP-ARB	534
12	,, ,,	Depozyt w Aer. Krakowskim	SP-AZX	439
13	,, ,,	,, ,,	SP-AZW	438
14	,, ,,	,, ,,	SP-AZŻ	441
15	,, ,,	,, ,,	SP-AZY	440
16	Aeroklub Krakowski	Aeroklub Krakowski	SP-AMW	285
17	,, ,,	,, ,,	SP-AFN	156
18	,, ,,	,, ,,	SP-AKR	552
19	Ministerstwo Komunikacji	Kiel. Okr. Woj. L. O. P. P.	SP-ANX	317

IV. PORT LOTNICZY — LUBLIN.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Lubelski Klub Lotniczy	SP-ANZ	319

V. PORT LOTNICZY — LWÓW.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Aeroklub Lwowski	SP-ALD	215
2	,, ,,	,, ,,	SP-ALO	231
3	,, ,,	,, ,,	SP-BAR	457
4	,, ,,	,, ,,	SP-BAZ	464
5	,, ,,	,, ,,	SP-BBA	465
6	,, ,,	,, ,,	SP-BBB	466
7	,, ,,	,, ,,	SP-BBG	471
8	,, ,,	,, ,,	SP-BBE	469
9	,, ,,	,, ,,	SP-ARE	529
10	,, ,,	,, ,,	SP-ASZ	536
11	Zarząd Główny L.O. P. P.	,, ,,	SP-AJP	217
12	Aeroklub Lwowski	,, ,,	SP-AKZ	211
13	,, ,,	,, ,,	SP-ALB	214
14	,, ,,	,, ,,	SP-BFF	557
15	,, ,,	,, ,,	SP-BFG	558
16	,, ,,	,, ,,	SP-BFH	559
17	Ministerstwo Komunikacji	,, ,,	SP-AYU	401

VI. PORT LOTNICZY — ŁÓDŹ.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komun.	Aeroklub Łódzki	SP-ASR	340
2	,, ,,	,, ,,	SP-AST	342
3	,, ,,	,, ,,	SP-AZR	434
4	,, ,,	,, ,,	SP-BBL	475
5	,, ,,	,, ,,	SP-BFA	571
6	Aeroklub Łódzki	,, ,,	SP-ALX	234
7	,, ,,	,, ,,	SP-AMT	247
8	,, ,,	,, ,,	SP-AKO	248
9	Ministerstwo Komunikacji	Obóz P. W. Lotn. Łódź	SP-APA	293
10	,, ,,	,, ,,	SP-APB	294
11	,, ,,	,, ,,	SP-APF	298
12	,, ,,	,, ,,	SP-AZP	433
13	,, ,,	,, ,,	SP-AZE	422
14	,, ,,	,, ,,	SP-AZH	426
15	,, ,,	,, ,,	SP-BEG	590
16	,, ,,	Depozyt w Aer. Łódzkim	SP-BBT	540
17	,, ,,	,, ,,	SP-ARS	535
18	,, ,,	,, ,,	SP-BBS	539
19	,, ,,	,, ,,	SP-BBZ	545

VII. PORT LOTNICZY — POZNAŃ.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Aeroklub Poznański	SP-ASP	339
2	,, ,,	,, ,,	SP-AYW	402
3	,, ,,	,, ,,	SP-AZT	436
4	,, ,,	,, ,,	SP-ATA	392
5	,, ,,	Depozyt w Aer. Poznańskim	SP-AZL	429
6	,, ,,	,, ,,	SP-AZO	432
7	,, ,,	,, ,,	SP-BEH	591
8	,, ,,	,, ,,	SP-ABC	527
9	,, ,,	,, ,,	SP-ARH	530
10	Aeroklub Poznański	Aeroklub Poznański	SP-ANL	283
11	,, ,,	,, ,,	SP-ALR	228
12	,, ,,	,, ,,	SP-ALS	229
13	M. Fischer v. Mollard		SP-ALK	222
14	Z. Mielżyński-Kurnatowski		SP-AHD	158

VIII. PORT LOTNICZY — RUMIA

1	2	3	5	4
1	Ministerstwo Komun.	Aeroklub Gdański	SP-ATB	338
2	,, ,,	,, ,,	SP-BBN	477
3	,, ,,	,, ,,	SP-AYR	398
4	,, ,,	,, ,,	SP-ANU	91
5	,, ,,	Depozyt w Aer. Gdańskim	SP-ALY	241
6	,, ,,	,, ,,	SP-SBP	537
7	,, ,,	,, ,,	SP-ARN	533
8	,, ,,	,, ,,	SP-AZJ	427
9	,, ,,	,, ,,	SP-BAL	452
10	,, ,,	,, ,,	SP-BEJ	592
11	Aeroklub Gdański	Aeroklub Gdański	SP-ANB	254
12	,, ,,	,, ,,	SP-BAF	447

IX. PORT LOTNICZY — WARSZAWA.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komun.	Aeroklub Warszawski	SP-AZA	418
2	,, ,,		SP-AZC	420
3	,, ,,	,, ,,	SP-BBF	470
4	,, ,,	,, ,,	SP-BAW	461
5	,, ,,	,, ,,	SP-BAK	451
6	,, ,,	,, ,,	SP-BAH	449
7	,, ,,	,, ,,	SP-BCF	514
8	,, ,,	,, ,,	SP-LOP	277
9	,, ,,	,, ,,	SP-ARP	209
10	,, ,,	,, ,,	SP-ALZ	245
11	,, ,,	,, ,,	SP-ATC	393
12	,, ,,	,, ,,	SP-ATK	482
13	Aeroklub Warszawski	,, ,,	SP-AJB	178
14	,, ,,	,, ,,	SP-BCC	500
15	,, ,,	,, ,,	SP-AMD	244
16	,, ,,	,, ,,	SP-BFC	554
17	Min. Komunikacji	Depozyt w Aer. Warszawskim	SP-BED	587
18	,, ,,	,, ,,	SP-DRD	264
19	B Skórzewski		SP-BSZ	278
20	Wyd. „Skrzydlata Polska"		SP-ADX	80
21	T. Pruszkowski		SP-TUR	41
22	St. Prauss		SP-ACX	89
23	Aeroklub Warszawski	J. Rudowski	SP-AFK	125
24	Ministerstwo Komunikacji	Pracownicy P.L.L. „Lot"	SP-BCA	501
25	W. Szukiewicz		SP-AKD	546
26	Aeroklub Warszawski		SP-BJN	516
27	Zarz. Gł. L. O. P. P.		SP-BFB	551
28	Dośw. Warsztaty Lotnicze		SP-BFK	556
29	Min. Komunikacji	Aeroklub Warszawski	SP-AYP	397
30	,, ,,	,, ,,	SP-BAS	458
31	,, ,,	,, ,,	SP-AMZ	288
32	,, ,,	,, ,,	SP-APE	297
33	,, ,,	,, ,,	SP-ASO	326
34	F-ma Jan Herse i S-ka		SP-BFE	555

X. PORT LOTNICZY — WILNO.

1	2	3	4	5
1	Min. Komunikacji	Aeroklub Wileński	SP-ATF	395
2	,, ,,	,, ,,	SP-AOB	320
3	,, ,,	,, ,,	SP-ASS	341
4	,, ,,	,, ,,	SP-BBM	476
5	,, ,,	,, ,,	SP-BAP	456
6	,, ,,	,, ,,	SP-ARB	526
7	,, ,,	,, ,,	SP-ARK	534
8	Aeroklub Wileński	W. Kurec.	SP-AOD	312
9	,, ,,	Aeroklub Wileński	SP-AEE	108

XI. PORT LOTNICZY — TORUŃ.

1	2	3	4	5
1	Min. Komunikacji	Aeroklub Pomorski	SP-ANS	290
2	,, ,,	,, ,,	SP-BAW	453
3	,, ,,	,, ,,	SP-BBC	478
4	,, ,,	,, ,,	SP-BAX	462
5	,, ,,	,, ,,	SP-AZN	431
6	Aeroklub Pomorski	,, ,,	SP-AGJ	128
7	St Zieliński	—	SP-AKW	281
8	Ministerstwo Komunikacji	Zw. Strzelecki; Bydgoszcz.	SP-ANT	315

XII. PORT LOTNICZY — ALEKSANDROWICE.

1	2	3	4	5
1	Ministerstwo Komunikacji	Śl. Okr. Wojew. L. O. P. P.	SP-AYE	483
2	„ „	„ „	SP-AYF	484
3	„ „	„ „	SP-AYG	485
4	„ „	„ „	SP-AYH	486
5	„ „	„ „	SP-AYJ	487
6	„ „	„ „	SP-AYK	488
7	„ „	„ „	SP-AYL	489
8	„ „	„ „	SP-AYM	490
9	„ „	„ „	SP-AYO	492
10	„ „	„ „	SP-ZHP	491
11	„ „	„ „	SP-BCK	523
12	„ „	„ „	SP-BCD	512
13	„ „	„ „	SP-ATH	480
14	„ „	„ „	SP-ATJ	517

Samoloty będące przedmiotem świadczeń mają być dostarczone na podstawie nakazów (wzory Nr 1 do § 14 i Nr 2 do § 16 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r., Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 230), przesyłanych na piśmie za pokwitowaniem właścicielom statków powietrznych lub użytkownikom tych statków, gdy właścicielem jest Ministerstwo Komunikacji.

Właścicielom samolotów, podlegających świadczeniom na rzecz wojska w czasie pokoju na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 883), a które nie są wpisane do Państwowego Rejestru Statków Powierznych, mogą być wydawane nakazy dostarczania samolotów z pominięciem wyżej ustalonej kolejności.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Za Ministra Komunikacji:
(—) **Bobkowski,**

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr 84, poz. 121).

Z Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Kierownictwo marynarki wojennej podaje do wiadomości następujące szczegóły, dotyczące ćwiczeń w ostrym strzelaniu artylerii przeciwlotniczej na wybrzeżu polskim w zatoce Gdańskiej:

Baterie artylerii przeciwlotniczej na wybrzeżu wykonają szereg ostrych strzelań artylerii przeciwlotniczej i ćwiczenia reflektorów.

Strzelania te i ćwiczenia reflektorów będą się odbywały stale, począwszy od dnia 10 kwietnia r. b. aż do odwołania, bez osobnych zapowiedzi o terminach poszczególnych ćwiczeń.

Strzelanie przeciwlotnicze i ćwiczenia reflektorów będą miały miejsce w strefie, która jest ograniczona:

a) na lądzie: od zachodu linią kolejową Wielka Wieś—Hallerowo—Puck, szosą Puck—Wejherowo, linią Wejherowo —Reda — Kazimierz — Dębogórze — Zagórze, drogą Zagórze — Kamień, od południa szosą Kamień — Chwaszczyno, od wschodu granicą Państwa;

b) na morzu: granicą wód pasa przyległego, t. j. linią rozpoczynającą się od upnktu 54 st. 48 min. n, 18 st. 24,5 min. ost na brzegu i biegnącą prostopadle do brzegu, w krk. morza na odległość 6 mm, a stąd równolegle do linii brzegu aż do punktu 54 st. 30 min. n, 18 st. 4 5min. ost, następnie zaś w przedłużeniu do punktu 54 st. 28 min. n, 18 st. 40,5 min. ost i stąd do punktu 54 st. 27 min. 51 sek. n, 18 st. 34 min. ost.

Uprzedza się statki powietrzne, że przekroczenie wyżej wskazanej strefy może narazić je na niebezpieczeństwo trafienia przez pocisk artyleryjski lub oświetlenie przez reflektory przeciwlotnicze, niezależnie od wysokości, na jakiej będą się znajdowały.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1937 r. Nr 81).

OKÓLNIK Nr 66

z dnia 19 sierpnia 1936 r.

w sprawie inspekcji stowarzyszeń, korzystających z subwencji państwowych.

Nr AA. 6 b-7).

Do

P. P. Wojewodów, Komisarza Rządu na m. st. Warszawę i Starostów (wszystkich).

Niezależnie od sposobu wykonywania kontroli, przewidzianych w art. 43 prawa o stowarzyszeniach (Dz. U. R. P. Nr 94, poz. 808 z r. 1932) nad stowarzyszeniami, które korzystają z zapomóg udzielonych przez władze lub instytucje publiczne, zarządzam wskutek pisma Prezydium Rady Ministrów z dnia 14.VII. b. r., aby bezpośrednie władze nadzorcze nad stowarzyszeniami w oparciu o art. 24 i 15 wymienionego prawa dokonywały co najmniej raz na rok inspekcji stowarzyszeń subwencjonowanych ze Skarbu Państwa, zwracając szczególną uwagę na wydatkowanie przez nie sum otrzymywanych tytułem tych subwencyj, a w szczególności na zgodność celów i sposobów użycia odnośnych sum — z przeznaczeniem i warunkami określonymi przez władzę lub instytucję subsydiującą.

Zalecam w każdym poszczególnym przypadku wybór takiej formy inspekcji, którąby nie wzbudzała wątpliwości, że została ona zarządzona jedynie na skutek troski władzy państwowej o fundusze publiczne, a nie wskutek nieufności do stowarzyszeń lub chęci krępowania ich działalności określonej w statutach.

Zarządzenie niniejsze nie odnosi się do stowarzyszeń wyższej użyteczności, które pod względem nadzoru podlegają odrębnemu trybowi, przewidzanemu w art. 53 prawa o stowarzyszeniach.

(—) **H. Kawecki,**
Podsekretarz Stanu.

(Przedruk z Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. Nr 23, poz. 165).

OKÓLNIK Nr 16

z dnia 13 marca 1937 r.

w sprawie inspekcji stowarzyszeń korzystających z subwencji państwowych.

(Nr AA. 6b-1-1937).

Do

P. P. Wojewodów, Komisarza Rządu na m. st. Warszawę i Starostów.

W uzupełnieniu okólnika Nr 66 z dnia 19 sierpnia 1936 r. Nr AA. 6b-7 (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. z 20.VIII. 1936 r. Nr 23, poz. 165) w sprawie inspekcji stowarzyszeń korzystających z subwencyj państwowych dodaje się w ustępie ostatnim na końcu po słowach: „prawo o stowarzyszeniach" słowa: „oraz do tych stowarzyszeń, co do których odnośne władze nadzorcze stwierdzą, iż podlegają one kontroli fachowych organów władz subwencjonujących".

(—) **Paciorkowski,**
Podsekretarz Stanu.

(Przedruk z Dz. Urz. Min. Spr. Wewn. Nr 7, poz. 52).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 90398. 14.V.37. 2000.

204